



TUGAS AKHIR - RP 141501

**PENGARUH JALUR PEDESTRIAN TERHADAP PERILAKU
PEJALAN KAKI DI BLOK M JAKARTA BERDASARKAN
KONEKTIVITAS LOKASI TRANSIT**

**AZZAHRA ADNINA NAMIRA GINTING
NRP 3613100040**

**Dosen Pembimbing
Ardy Maulidy Navastara, ST., MT.**

**DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya 2017**



FINAL PROJECT - RP 141501

**THE EFFECT OF PEDESTRIAN WAYS ON THE PEDESTRIAN
BEHAVIOUR IN “BLOK M”JAKARTA BASED ON THE
CONNECTIVITY OF THE TRANSIT LOCATION**

**AZZAHRA ADNINA NAMIRA GINTING
NRP 3613100040**

**Advisor
Ardy Maulidy Navastara, ST., MT.**

**DEPARTEMEN OF URBAN AND REGIONAL PLANNING
Faculty of Civil Engineering and Planning
Sepuluh Nopember Institute of Technology
Surabaya, 2017**

LEMBAR PENGESAHAN

PENGARUH JALUR PEDESTRIAN TERHADAP PERILAKU PEJALAN KAKI DI BLOK M JAKARTA BERDASARKAN KONEKTIVITAS LOKASI TRANSIT

TUGAS AKHIR

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik

Pada

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan

Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh :

AZZAHRA ADNINA NAMIRA GINTING

NRP. 3613 100 040

Disetujui oleh Pembimbing Tugas Akhir :

Ardy Maulidy Navastara, ST. MT

NIP. 197902022008121001

SURABAYA, JULI 2017

PEGARUH JALUR PEDESTRIAN TERHADAP PERILAKU PEJALAN KAKI DI BLOK M JAKARTA BERDASARKAN KONEKTIVITAS LOKASI TRANSIT

Nama Mahasiswa : Azzahra Adnina Namira Ginting
NRP : 3613100040
Jurusan : Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas
Teknik Sipil dan Perencanaan – ITS
Dosen Pembimbing : Ardy Maulidy Navastara, ST. MT

ABSTRAK

Konsep Transit Oriented Development (TOD) pada dasarnya adalah untuk mengintegrasikan jaringan jalan dengan bangunan sekitarnya dikaitkan dengan manusia sebagai penggunaanya sehingga tercipta lingkungan yang walkable, aman dan nyaman. TOD didefinisikan sebagai sebuah kawasan dengan tingkat kepadatan tinggi dengan tata guna lahan campuran (mixe-used). Jakarta sebagai ibukota sekaligus kota terbesar di Indonesia masuk dalam kategori yang tidak walkable atau tidak ramah untuk kegiatan berjalan kaki.

Dalam penelitian ini lokasi transit yang diambil yaitu Kawasan Blok M karena sebagai pusat kegiatan sekunder dengan fungsi pengembangan stasiun terpadu dan titik perpindahan beberapa moda transportasi menggunakan konsep Transit Oriented Development (TOD). Blok M sebagai salah satu kawasan yang mendukung pengembangan tahapan I (tahap awal) sistem MRT di Jakarta yang akan membelah dan menghubungkan Jakarta dari selatan ke utara. Dipilihnya Blok M dikarenakan memiliki potensi dari sisi letak dan aksesibilitas yang ada, serta dengan adanya terminal yang ada dapat digabungkan dengan fungsinya, maka akan menjadi interchange antara beberapa jenis transportasi yang ada seperti transjakarta.

Untuk mencapai tujuan penelitian, dilakukan analisis untuk mengetahui karakteristik jalur pedestrian. Kemudian dilakukan analisis space syntax untuk mengetahui tingkat konektivitas di kawasan Blok M. Dari hasil analisis, dapat diketahui bahwa pengaruh jalur pedestrian terhadap pejalan kaki di Kawasan Blok M Jakarta adalah jarak dan

waktu tempuh serta kenyamanan pejalan kaki menggunakan jalur pedestrian

Kata Kunci: Pedestrian ways, Mass Rapid Transit Jakarta, Transit Oriented Development, Konektivitas, dan Space Syntax

THE EFFECT OF PEDESTRIAN WAYS ON THE PEDESTRIAN BEHAVIOUR IN “BLOK M” JAKARTA BASED ON THE CONNECTIVITY OF THE TRANSIT LOCATION.

Name : Azzahra Adnina Namira Ginting
NRP : 3613100040
Major : Urban and Regional Planning, Faculty of
Civil Engineering and Planning – ITS
Advisor : Ardy Maulidy Navastara, ST. MT

ABSTRACT

The Transit Oriented Development (TOD) is typically designed to integrate the transportation network and the surrounding buildings with human as the users to create the walkable, safe and comfortable neighborhoods. TOD is defined as the high-density mixed-used area. Jakarta as the capital city as well as the largest city in Indonesia is categorized as the un-walkable or unfriendly towards pedestrian.

This research chooses “Blok M” transit location as the object of the research. This is due to the fact that this location is the secondary centered-activity which implements the Transit Oriented Development (TOD) as its concept in developing the integrated-station and the transit-post of some public transportation ‘Blok M’ is one of the areas developing the first phase (initial phase) of MRT system which divides and connects Jakarta starting from South to North. ‘Blok M’ is considered to be potential in terms of location and access. Moreover, there is the possibility of combining the terminal and its function, therefore, there shall be an interchange among the transportations such as transjakarta.

In achieving the aim of the research, analysis is conducted in figuring the characteristic of the pedestrian lane. It is followed by the space syntax analysis in acknowledging the level of connectivity in ‘Blok M’ area. The analysis shows that the effect of pedestrian ways on pedestrian at ‘Blok M’ Jakarta the walking distance and time as well as the pedestrian’s comfort in benefitting the pedestrian lane.

Key Words: Pedestrian ways, Mass Rapid Transit Jakarta, Transit Oriented Development, Connectivity, and Space Syntax

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT atas berkat rahmat, taufid, dan hidayah-Nyah penulis dapat mengerjakan laporan tugas mata kuliah Tugas Akhir yang berjudul “PENGARUH JALUR PEDESTRIAN TERHADAP PERILAKU PEJALAN KAKI DI BLOK M JAKARTA BERDASARKAN KONEKTIVITAS LOKASI TRANSIT” dengan lancar. Selama proses penulisan penulis banyak mendapatkan bantuan dari pihak-pihak lain, sehingga laporan ini dapat terselesaikan dengan baik. Pada kesempatan ini, penulis ingin menyampaikan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian penelitian ini, yaitu:

1. Atok L. Ginting dan Bulang A. Sinulingga sebagai dua kakek saya, yang membuat saya termotivasi untuk menjadi sehebat mereka.
2. Bapak Zubir Usman Ginting. S, Ibu Rina Sinulingga dan Anugrah Ali Umar Ginting. S; terima kasih telah mendoakan saya, mendukung saya serta menemani saya membuat tugas akhir ini sampai selesai, tanpa kalian ber-tiga buku ini tidak pernah terselesaikan;
3. Bapak Ardy Maulidy Navastara, ST. MT., sebagai dosen pembimbing yang selalu membimbing dan memberikan ilmu yang sangat bermanfaat;
4. Mbiz, untuk kalian ber-12, 4 tahun per-kuliah-an diisi dengan canda & tawa, terima kasih telah menjadikan saya sebagai ‘emak’ di dalam kehidupan kalian, tanpa semangat-semangat kalian mungkin tugas akhir ini tidak akan selesai, sampai bertemu di dunia kerja;
5. Mbak Arina Maria yang rela menghabiskan waktunya untuk mengajarkan dan membimbing saya dalam penyelesaian tugas ini;

6. Semua teman-teman PWK ITS 2013 tak terkecuali yang telah banyak membantu kelancaran penyusunan tugas ini;
7. Serta, semua pihak yang telah membantu dalam kelancaran penyelesaian penelitian ini.

Semoga penelitian ini dapat bermanfaat kedepannya. Penulis menyadari bahwa laporan ini masih jauh dari kata sempurna, oleh karena itu kritik dan saran yang bersifat membangun sangat di harapkan agar ke depannya dapat lebih baik lagi.

Surabaya, Juli 2017

Penulis

DAFTAR ISI

COVER	Error! Bookmark not defined.
LEMBAR PENGESAHAN.....	Error! Bookmark not defined.
ABSTRAK.....	v
ABSTRACT	vii
KATA PENGANTAR	ix
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR TABEL.....	xvii
DAFTAR GRAFIK	xix
BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Permasalahan	3
1.3 Tujuan dan Sasaran	3
1.4 Ruang Lingkup.....	4
1.4.1 Ruang Lingkup Pelinitian	4
1.4.2 Ruang Lingkup Substansi	7
1.5 Manfaat Penelitian	7
1.6 Sistematika Penulisan	7
1.7 Kerangka Berpikir.....	8
BAB II.....	11
TINJAUAN PUSTAKA.....	11
2.1 Transit Oriented Development.....	11
2.1.1 Definisi Transit Oriented Development dalam Pedestrian.....	11

2.1.2 Karakteristik Transit Oriented Development.....	15
2.2 Jalur Pedestrian	19
2.2.1 Pengertian Jalur Pedestrian.....	19
2.2.3 Fungsi Jalur Pedestrian Berdasarkan Pola Ruang.....	20
2.3 Konektivitas	25
2.3.1 Pengertian Konektivitas.....	25
2.4 Sintesa Kajian Pustaka	27
BAB III	31
METODE PENELITIAN	31
3.1 Pendekatan Penelitian	31
3.2 Jenis Penelitian.....	31
3.3 Variabel Penelitian.....	31
3.4 Populasi dan Sampel Penelitian	34
3.4.1 Populasi	34
3.4.2 Sampel	34
3.5 Metode Pengumpulan Data.....	35
3.5.1 Data Primer.....	36
3.5.2 Data Sekunder.....	36
3.6 Metode Analisa	37
3.6.2 Analisis tingkat konektivitas jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta.....	38
3.6.3 Menjelaskan pengaruh jalur pedestrian terhadap perilaku pejalan kaki berdasarkan konektivitas di Kawasan Blok M Jakarta.....	43
3.7 Tahapan Penelitian.....	43
3.7.1 Perumusan Masalah	43

3.7.2 Studi Literatur	43
3.7.3 Pengumpulan Data.....	44
3.7.4 Analisa dan Hasil Pembahasan	44
3.7.5 Penarikan Kesimpulan	44
BAB IV	47
HASIL DAN PEMBAHASAN	47
4.1 Gambaran Umum	47
4.1.1 Wilayah Administrasi	47
4.1.2 Rencana MRT Jakarta.....	51
4.1.3 Jenis Penggunaan Lahan.....	55
4.1.4 Kependudukan	59
4.1.5 Jalur Pedestrian.....	59
4.2 Mengidentifikasi Karakteristik Jalur Pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta	67
4.2.1 Jalur Pedestrian di Kawasan TOD	67
4.2.1 Ramah Pejalan Kaki	71
4.2.3 Ruang Publik	84
4.3 Menganalisis Tingkat Konektivitas Jalur Pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta	91
4.3.1 Konfigurasi Ruang.....	91
4.3.2 Aksesibilitas.....	97
4.4 Menjelaskan Pengaruh Jalur Pedestrian Terhadap Perilaku Pejalan Kaki Berdasarkan Konektivitas di Kawasan Blok M Jakarta	113
BAB V	125
KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	125
5.1 Kesimpulan	125

5.2 Rekomendasi.....	127
DAFTAR PUSTAKA	129
LAMPIRAN.....	133
Lampiran 1. Lampiran Kuisisioner.....	133
Lampiran 3. Hasil Kuisisioner Menurut Responden Pejalan Kaki	155
Lampiran 4. Lampiran waktu tempuh dan jarak tempuh setiap sub-blok.....	177
BIODATA PENULIS.....	179

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Kerangka Berpikir Penelitian	9
Gambar 2. 1 Pengembangan Kawasan Transit.....	13
Gambar 2. 2 Konsep TOD Cervero.....	15
Gambar 2. 3 Kebutuhan Pengembangan Fasilitas Pedestrian Berdasarkan Peran Jalan dan Penggunaan Lahan	21
Gambar 2. 4 Pola Jaringan Jalan yang Manusiawi (sebelah kiri) dan yang Tidak Ramah Bagi Pejalan (Sebelah Kanan).....	22
Gambar 3. 1 Komfigurasi ruang ilustrasi 1	40
Gambar 3. 2 Nilai konektivitas dari konfigurasi ruang ilustrasi 1	41
Gambar 3. 3 Konfigurasi ruang ilustrasi 2	41
Gambar 3. 4 Nilai konekvitas dari konfigurasi ruang ilustrasi 2.....	42
Gambar 3. 5 Tahapan Penelitian	45
Gambar 4. 1 Konsep Sirkulasi dan Skema Pergerakan Pejalan Kaki Pada Kawasan Transit Terpadu Stasiun MRT Blok M	53
Gambar 4. 2 Jalur Pedestrian di Depan Plaza Blok M (Kode 1 & 2).....	53
Gambar 4. 3 Konsep Sirkulasi dan Skema Pergerakan Pejalan Kaki Pada Kawasan Transit Terpadu Stasiun MRT Blok M.....	53
Gambar 4. 4 Jalur Pedestrian di Depan Plaza Blok M (Kode 1 & 2)	61
Gambar 4. 5 Jalur Pedestrian di Daerah Mesjid Alfatehan	61
Gambar 4. 6 Jalur Pedestrian di Mahkamah Agung (Kode 5 & 6)	62
Gambar 4. 7 Jalur Pedestrian di Perumahan depan Plaza Blok M (Kode 7 & 8).....	62
Gambar 4. 8 Jalur Pedestrian di Mahkamah Agung (Kode 5 & 6)	62
Gambar 4. 9 Jalur Pedestrian di Perumahan depan Plaza Blok M (Kode 7 & 8)	62
Gambar 4. 10 Jalur Pedestrian di Koridor depan Bank Mega.....	63

Gambar 4. 11 Jalur Pedestrian di Koridor Melawai (Kode 11& 12)	63
Gambar 4. 12 Jalur Pedestrian di Koridor depan Bank Mega	63
Gambar 4. 13 Jalur Pedestrian di Koridor Melawai (Kode 11& 12)	63
Gambar 4. 14 Jalur Pedestrian di Koridor Sungai Sambas (Kode 13 & 14)	64
Gambar 4. 15 Jalur Pedestrian di Kodidor Blok M Square (Kode 15 & 16)	64
Gambar 4. 16 Jalur Pedestrian di Koridor Sungai Sambas (Kode 13 & 14)	64
Gambar 4. 17 Jalur Pedestrian di Kodidor Blok M Square (Kode 15 & 16)	64
Gambar 4. 18 Konsep Step Depth	98
Gambar 4. 19 Konfigurasi Ruang Ilustrasi1 Step Depth	98
Gambar 4. 20 Konfigurasi Ruang Ilustrasi	101
Gambar 4. 21 Nilai Konektivitas dari Konfigurasi Ruang Ilustrasi	101
Gambar 4. 22 Konfigurasi Ruang Ilustrasi	101
Gambar 4. 23 Nilai Konektivitas dari Konfigurasi Ruang Ilustrasi	101
Gambar 4. 24 Nilai Konektivitas di Kawasan Blok M Jakarta	101
Gambar 4. 25 Nilai Konektivitas dari Konfigurasi Ruang Ilustrasi	101
Gambar 4. 26 Nilai Konektivitas di Kawasan Blok M Jakarta	103
Gambar 4. 27 Perhitungan Tingkat Konektivitas Jalur Pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta	109

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Indikator dan Variabel Definisi TOD dalam Pedestrian	14
Tabel 2. 2 Indikator dan Variabel Karakteristik Transit Oriented Development	18
Tabel 2. 3 Indikator dan Variabel Jalur Pedestrian	20
Tabel 2. 4 Indikator dan Variabel Penyediaan Berdasarkan Fungsi Jalan dan Penggunaan Lahan	25
Tabel 2. 5 Indikator dan Variabel Sintesa Pustaka.....	28
Tabel 3. 1 Definisi Operasional Variabel Penelitian	32
Tabel 3. 2 Metode Pengumpulan Data	37
Tabel 4. 1 Luas Penggunaan Lahan di Kawasan Blok M	55
Tabel 4. 2 Jumlah Penduduk dan Sex Ratio di Kecamatan Kebayoran Baru menurut Kelurahan dan Jenis Kelamin	59
Tabel 4. 3 Lokasi dan Lebar Jalur Pedestrian.....	60
Tabel 4. 4 Konektivitas Jalur Pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta.....	67
Tabel 4.5 Dimensi Jalan di Kawasan Blok M	72
Tabel 4. 6 Lebar Jalur Pedestrian	77
Tabel 4. 7 Kondisi Jalur Pedestrian di Kawasan Blok M.....	81

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

DAFTAR GRAFIK

Grafik 4. 1 Presentse Penggunaan Lahan di Kawasan Blok M Jakarta.....	56
Grafik 4. 2 Grafik Pejalan Kaki Menggunakan Jalur Pedestrian dengan Jarak kurang 600 meter di Blok 1	69
Grafik 4. 3 Grafik Pejalan Kaki Menggunakan Jalur Pedestrian dengan Jarak kurang 600 meter di Blok 2	70
Grafik 4. 4 Grafik Pejalan Kaki Menggunakan Jalur Pedestrian dengan Jarak kurang 600 meter di Blok 3	71
Grafik 4. 5 Grafik Kenyamanan Pejalan Kaki Menggunakan Jalur Pedestrian di Setiap Blok	83
Grafik 4. 6 Titik Origin dan Destination di Blok 1	85
Grafik 4. 7 Titik Origin dan Destination di Blok 2	86
Grafik 4. 8 Titik Origin dan Destination di Blok 3	87
Grafik 4. 9 Konektivitas Jalur Pedestrian Menurut Pejalan Kaki di Setiap Blok di Kawasan Blok M Jakarta.....	89
Grafik 4. 10 Presentase Peggunann Lahan di Kawasan Blok M	92
Grafik 4. 11 Konektivitas Jalur Pedestrian Menurut Pejalan Kaki di Blok 1	118
Grafik 4. 12 Konektivitas Jalur Pedestrian Menurut Pejalan Kaki di Blok 2	119
Grafik 4. 13 Konektivitas Jalur Pedestrian Menurut Pejalan Kaki di Blok 3	120

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pada tahun 2050 diperkirakan 70% penduduk dunia (sekitar 6,3 Milyar) akan tinggal di perkotaan (PU, 2013) *urban mobility* atau mobilitas perkotaan akan menjadi suatu tantangan yang besar bagi kota-kota di dunia yang tentunya membutuhkan investasi transportasi berkelanjutan untuk masa yang akan datang. Kegiatan berjalan kaki merupakan moda transportasi *non-motorized* yang paling efisien dan mudah diakses masyarakat, serta tidak menimbulkan dampak negative, dengan berjalan kaki kegiatan esensial manusia untuk melakukan mobilitas dari satu tempat ketempat lainnya dapat dilakukan dengan mudah.

Menurut Giovany Gideo (1977) bahwa berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan permukiman, dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota menjadi lebih manusiawi. Dalam perencanaan kota, peruntukan lahan, sistem transportasi, dan sirkulasi pejalan kaki harus dibangun secara sinergis. Perencanaan *busway*, monorel, *subway*/MRT, atau sarana transportasi publik lainnya harus didukung oleh moda angkutan pendukung yang menghubungkan bagian kota lainnya dengan titik-titik transit yang memiliki jalur pedestrian yang memadai, layak, dan manusiawi (Joga & Antar, Juli - 2007). Sebab, pada akhirnya semua orang tetap harus berjalan kaki untuk mencapai tempat tujuannya.

Kawasan Blok M sebagai pusat kegiatan sekunder dengan fungsi pengembangan stasiun terpadu dan titik perpindahan beberapa moda transportasi menggunakan konsep *Transit Oriented Development* (TOD). Menurut (Wijaya, 2009) konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada dasarnya adalah untuk mengintegrasikan jaringan jalan dengan bangunan sekitarnya dikaitkan dengan manusia sebagai penggunaanya sehingga tercipta

lingkungan yang *walkable*, aman dan nyaman. TOD didefinisikan sebagai sebuah kawasan dengan tingkat kepadatan tinggi dengan tata guna lahan campuran (*mixe-used*). Menurut Surprenant, 2006 kawasan *mixed-use* adalah keberadaan variasi kegiatan yang berbeda seperti tinggal, bekerja, belanja, dan bermain yang jaraknya berdekatan dan dapat dicapai melalui berjalan kaki.

Mass Rapid Transportation (MRT) adalah layanan transportasi umum (kereta) dalam jangkauan lokal dan beroperasi pada jalur khusus tetap atau jalur umum potensial yang terpisah yang digunakan secara eksklusif sesuai jadwal yang ditetapkan dengan rute/line yang didesain dengan perhentian-perhentian tertentu, serta dirancang untuk memindahkan sejumlah besar orang dalam waktu yang bersamaan. Blok M sebagai salah satu kawasan yang mendukung pengembangan tahap 1 (tahap awal) sistem MRT di Jakarta yang akan membelah dan menghubungkan Jakarta dari selatan ke utara.

Berdasarkan hasil penelitian Gota, dkk (2010) yang berjudul “*Walkability Surveys in Asian Cities*”, Jakarta sebagai ibukota sekaligus kota terbesar di Indonesia masuk dalam kategori yang tidak *walkable* atau tidak ramah untuk kegiatan berjalan kaki. Di Indonesia secara umum dan Jakarta khususnya masalah pedestrian adalah masalah yang belum dapat di atasi secara tuntas. Hal ini disebabkan karena perencanaan pedestrian sebagai bagian dari elemen sebuah kota tidak dilakukan secara menyeluruh dalam arti tidak saling kait mengkait dengan elemen-elemen perkotaan lainnya.

Ruang kota Jakarta tidak akomodatif bagi gerakan pejalan kaki dikarenakan pejalan kaki dipaksa untuk betarung dengan kendaraan dan pedagang kaki lima serta pengendara motor yang suka mengambil jalur trotoar. Jalur pedestrian menjadi komponen paling penting untuk meningkatkan mobilitas pejalan kaki dalam mencapai destinasinya. Menurut Perda Porv DKI No 1 Tahun 2030 tentang RTRW 2030 pasal 147 bahwa kawasan Blok M

memerlukan perbaikan lingkungan fasilitas perdagangan dengan penataan sarana dan prasarana pejalan kaki dan parkir.

Dipilihnya Blok M dikarenakan memiliki potensi dari sisi letak dan aksesibilitas yang ada, serta dengan adanya terminal yang ada dapat digabungkan dengan fungsinya, maka akan menjadi interchange antara beberapa jenis transportasi yang ada seperti transjakarta. Berdasarkan hal tersebut, diperlukan penelitian untuk mengetahui pengaruh jalur pedestrian terhadap pejalan kaki berdasarkan konektivitas lokasi transit.

1.2 Rumusan Permasalahan

Berdasarkan latar belakang masalah yang sudah dijelaskan diatas, dapat diketahui permasalahan yang ada pada wilayah studi adalah jalur pedestrian terhadap perilaku pejalan kaki berdasarkan konektivitas di lokasi tersebut tidak terlayani dengan baik, sehingga pergerakan pejalan kaki di Kawasan Blok M sebagai pergerakan transit atau perpindahan moda di kawasan tersebut sulit. Hal ini terjadi diakibatkan wilayah studi tidak memiliki jalur pedestrian yang memiliki aksesibilitas jalur pedestrian dari satu jalan ke jalan lainnya. Berdasarkan permasalahan tersebut, terdapat pertanyaan yang akan dijadikan rumusan masalah dalam penelitian ini.

- Pengaruh jalur pedestrian terhadap perilaku pejalan kaki berdasarkan konektivitas di Kawasan Blok M Jakarta?

1.3 Tujuan dan Sasaran

Tujuan dari penelitian ini untuk melihat pengaruh jalur pedestrian terhadap perilaku pejalan kaki berdasarkan konektivitas di Kawasan Blok M Jakarta. Adapun sasaran untuk mencapai studi ini adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi karakteristik jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta

2. Menganalisis tingkat konektivitas jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta
3. Menjelaskan pengaruh jalur pedestrian terhadap perilaku pejalan kaki berdasarkan konektivitas di Kawasan Blok M Jakarta

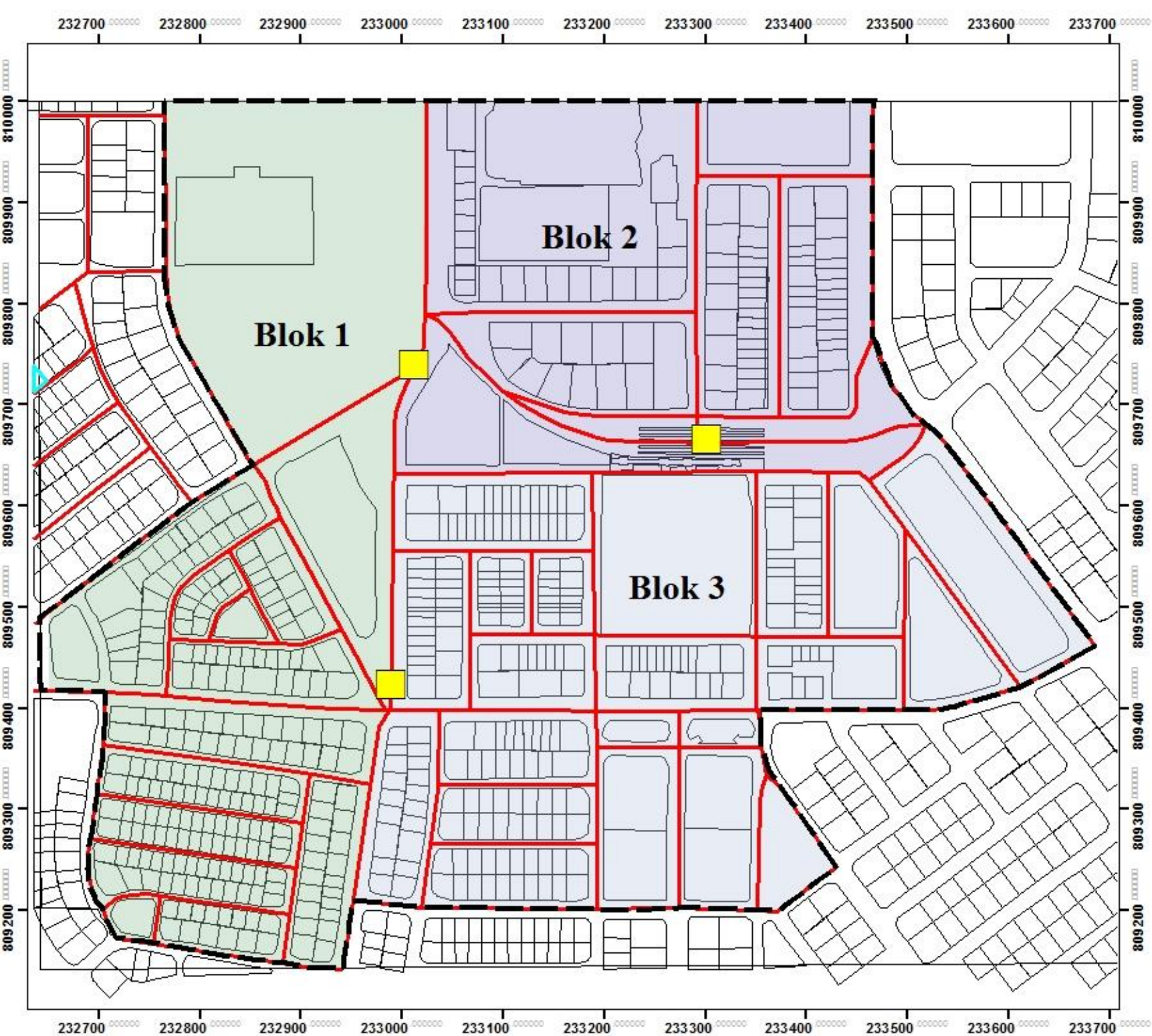
1.4 Ruang Lingkup

1.4.1 Ruang Lingkup Penelitian

Dalam penelitian ini, unit analisis yang akan digunakan adalah unit blok-blok yang merupakan deliniasi dari radius 600 meter dalam wilayah penelitian. Perumusan sistem blok yang akan digunakan dalam penelitian mempertimbangkan terhadap *Urban Design Guideline* (UDGL) Blok M dan MRT Jakarta tahap I, serta sistem blok dari Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kecamatan di DKI Jakarta. Kawasan penelitian yang dipilih adalah Kawasan MRT Blok M, Jakarta. Dengan batas-batas sebagai berikut:

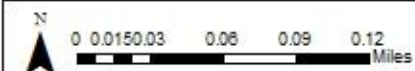
- Sebelah Utara : Jalan Falatehan
- Sebelah Timur : Jalan Iskandarsyah
- Sebelah Selatan : Jalan Melawai
- Sebelah Barat : Jalan Bulungan

Lebih jelasnya mengenai ruang lingkup wilayah dapat dilihat pada Gambar 1.1 Peta Wilayah Penelitian Kawasan Blok M Jakarta



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA

Pengaruh Jalur Pedestrian Terhadap Penilaku
Pejalan Kaki Pengguna MRT Blok M Jakarta
Berdasarkan Konektivitas Lokasi Transit

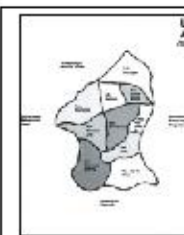


Legend

- Batas Wilayah
- Titik Transit
- Jaringan Jalan

Blok Ket

- Blok 1
- Blok 2
- Blok 3
- Bangunan



1:5,000

Peta 1.1 Wilayah Penelitian
Kawasan Blok M Jakarta

Sumber: MRT Jakarta. 2017

(halaman ini sengaja dikosongkan)

1.4.2 Ruang Lingkup Substansi

Ruang lingkup pembahasan pada penelitian ini mencakup permasalahan jalur pedestrian di kawasan Blok M Jakarta. Adanya rencana pembangunan MRT Jakarta menjadi salah satu alasan diperlukannya jalur pedestrian terhadap pejalan kaki di Kawasan Blok M Jakarta berdasarkan konektivitas lokasi transit. Penelitian ini akan meliputi beberapa aspek terkait kondisi jalur pedestrian serta pengaruh jalur pedestrian terhadap pengguna pejalan kaki.

1.5 Manfaat Penelitian

Dari hasil penelitian yang dilakukan, diharapkan untuk kedepannya akan memberikan manfaat untuk Kawasan Blok M, Jakarta, antara lain sebagai berikut:

1. Manfaat Praktis

Memudahkan pejalan kaki di Kawasan Blok M Jakarta untuk menentukan jalur pedestrian, serta dengan adanya jalur pedestrian yang berkoneksi dapat mengoptimalkan kawasan transit di Kawasan Blok M Jakarta

2. Manfaat Teoritis

Dari hasil yang dicapai dari penelitian ini dapat digunakan untuk mengevaluasi jalur pedestrian yang ada pada wilayah studi, sehingga *outcome* dari penelitian ini dapat memberikan pengaruh jalur pedestrian terhadap perilaku pejalan kaki Blok M Jakarta dengan mempertimbangkan kajian terhadap teori-teori pendukung lainnya.

1.6 Sistematika Penulisan

a. Bab I – Pendahuluan

Menjelaskan latar belakang penelitian, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran penelitian, ruang lingkup penelitian, manfaat penelitian, serta sistematika penulisan.

b. Bab II – Tinjauan Pustaka

Menjelaskan teori dan konsep yang digunakan sebagai pedoman dalam melakukan proses analisa daalam mencapai tujuan dan sasaran penelitian.

c. Bab III – Metodologi Penelitian

Menjelaskan mengenai pendekatan yang digunakan dalam proses penelitian terutama dalam melakukan teknik pengumpulan data, teknik analisa serta tahapan-tahapan dari analisa yang digunakan dalam penelitian.

d. Bab IV – Hasil dan Pembahasan

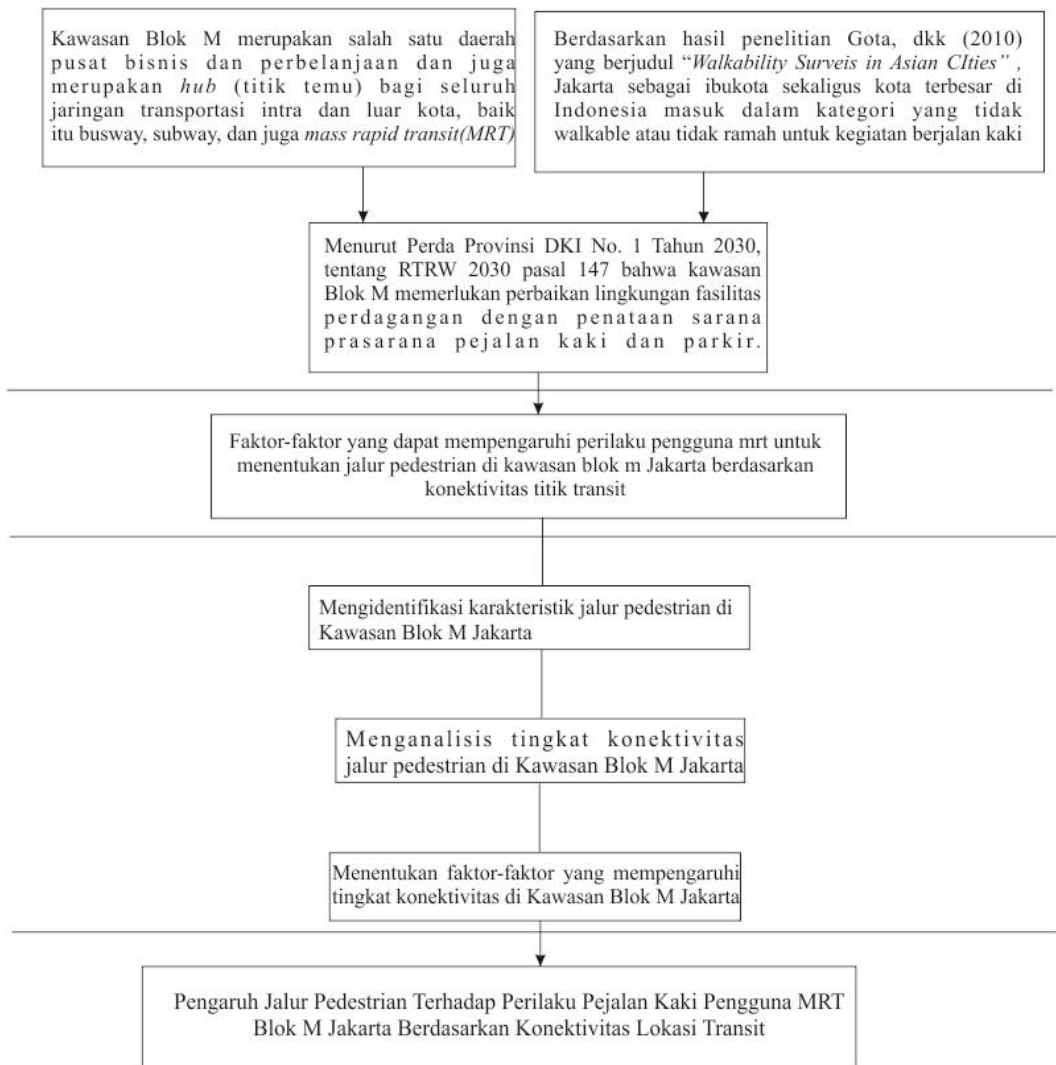
Menjelaskan tentang gambaran umum wilayah studi yang berkaitan dengan aspek-aspek yang dibahas dalam penelitian Penelitian ini menggunakan Kawasan Blok M sebagai wilayah studi

e. Bab V Kesimpulan dan Rekomendasi

Memberi kesimpulan dari hasil penelitian dan juga memberikan rekomendasi atau saran untuk kedepan terkait dengan penelitian ini.

1.7 Kerangka Berpikir

Kerangka berpikir teoritis menggambarkan pola piker penelitian mulai latar belakang hingga tujuan. Berikut adalah gambar kerangka berpikir teoritis.



Sumber: Penulis, 2016

(halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transit Oriented Development

2.1.1 Definisi Transit Oriented Development dalam Pedestrian

Transit-Oriented Development (TOD) adalah suatu pembangunan yang cukup pada kepadatan yang tinggi, lokasinya dapat memudahkan perjalanan untuk pemberhentian kawasan transit utama, umumnya dengan bangunan *mix-used*, kawasan perbelanjaan dan perkantoran dirancang untuk memudahkan perjalanan kaki, TOD merupakan konstruksi baru atau pembangunan ulang dari satu atau banyak bangunan yang di desain atau orientasi memfasilitasi penggunaan transportasi. Jarak perjalanan kaki yang ingin di tempuh untuk berjalan kaki di kawasan transit sekitar 5 menit perjalanan atau 400-600 meter. (Transit Oriented Development Best Practices Handbook, 2004).

Menurut Peter Calthrope dalam *Transit Oriented Development Design Guidelines* tahun 1992 adalah sebuah komunitas bangunan *mix-used* yang mendorong masyarakat untuk tinggal dan beraktifitas di area kawasan yang memiliki fasilitas transportasi umum dan menurunkan kebiasaan masyarakat mengendarai mobil pribadi. Pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) memiliki radius optimal 400-800 meter dari tempat transit transportasi kota (stasiun kereta, terminal bus, halte bus, dan lain-lain) menjadi satu pusat kegiatan yang menarik. Dengan memanfaatkan transportasi umum, masyarakat diarahkan untuk berjalan kaki atau menggunakan sepeda, sehingga penerapan konsep TOD akan sangat berpengaruh pada jalur perjalanan kaki.

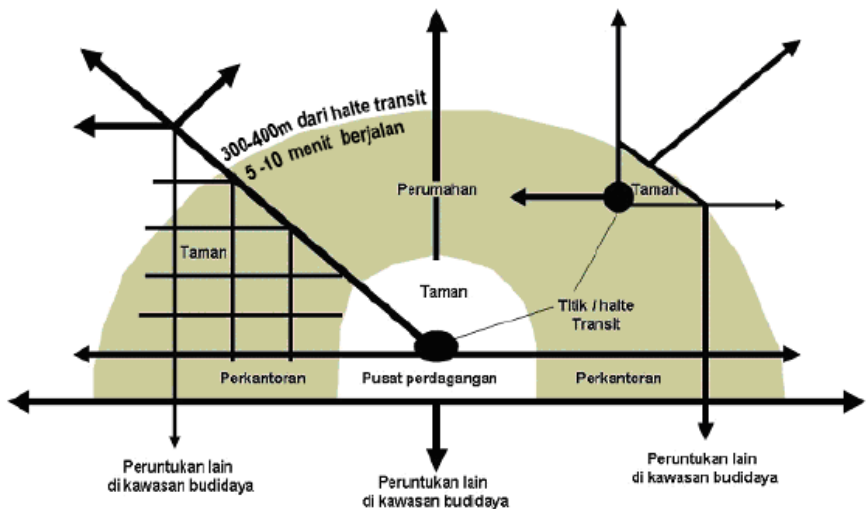
Curtis (2009) menjelaskan dari masing-masing wilayah memiliki pendekatan tersendiri, namun secara umum kawasan TOD meliputi kawasan dengan radius 400-800m dari titik transit

yang memiliki kepadatan tinggi baik bangunan maupun penduduk dengan penggunaan lahan campuran dan desain kawasan yang *non-motorized* dan ramah akan pejalan kaki serta tersediannya trotoar yang lebar dan tersedianya jalur sepeda. Kawasan TOD merupakan kawasan yang berorientasi pada titik transit yang terhubung jalur pejalan kaki dengan interkoneksi tinggi.

Menurut (Kementrian PU, 2014), pengembangan kawasan transit atau *Transit Oriented Development* (TOD) dalam penyediaan prasarana jaringan pejalan kaki dengan memperhatikan ketentuan sebagai berikut:

1. Mempertimbangkan aspek keamanan, kenyamanan, keindahan, dan kemudahan interaksi sosial bagi semua pejalan kaki termasuk pejalan kaki berkebutuhan khusus;
2. Sebaliknya diterapkan $\frac{1}{4}$ bahu jalan dan dapat diakses langsung oleh pejalan kaki;
3. Melayani pejalan kaki untuk dapat mencapai halte dengan jarak maksimal 400 meter atau dengan waktu tempuh maksimal 10 menit
4. Memiliki hirarki penggunaan dengan memperimbangkan volume pejalan kaki. Pada umumnya berawal dari satu titik ke titik lainnya seperti dari rumah ke kantor atau lokasi tujuan akhir dan sebaliknya
5. Memiliki fasilitas untuk membantu mobilitas, seperti ramp pejalan kaki untuk memberikan kenyamanan dalam berjalan serta membantu pejalan kaki berkebutuhan khusus untuk dapat dengan mudah melintas
6. Terhubung dengan prasarana jaringan pejalan kaki lain yang berseberangan melalui penyediaan penyeberangan sebidang, jembatan penyeberangan, atau terowongan penyeberangan

7. Terhubung dengan tempat pergantian moda transportasi seperti halte atau shelter kendaraan umum
8. Memenuhi standar penyediaan pelayanan prasarana jaringan pejalan kaki dengan bervariasi sesuai dengan ukuran dan dimensi berdasarkan tingkat volume pergerakan di ruang pejalan kaki
9. Memperimbangkan tipologi jalur pejalan kaki sesuai dengan peruntukan ruang
10. Menyediakan rambu dan marka yang menyatakan peringatan/ petunjuk bagi pengguna jalan jika berpotensi dengan jalur lalu lintas kendaraan
11. Mempunyai jarak pandang yang bebas ke semua arah, kecuali terowongan; dan memperhatikan peruntukan bagi pejalan kaki berkebutuhan khusus dalam perencanaan teknis lebar jalur dan spesifikasi teknik.



Gambar 2. 1 Pengembangan Kawasan Transit

Sumber: Kementerian PU, 2014

Tabel 2. 1 Indikator dan Variabel Definisi TOD dalam Pedestrian

N o	Sumber	Indikator	Variabel
1	Transit Oriented Development Best Practices Handbook, 2004	Jalur Pedestrian di Kawasan TOD	Jarak Tempuh
			Waktu Tempuh
2	Transit Oriented Development Design Guidelines, 1992	Jalur Pedestrian di Kawasan TOD	Jarak Tempuh
3	Kementrian Pekerjaan Umum, 2014	Jalur Pedestrian di Kawasan TOD	Keamanan
			Kenyamanan
			Jarak Tempuh
			Waktu Tempuh
			Titik awal ke titik tujuan
4	Cervero & Radisch, 1996	Jalur Pedestrian di Kawasan TOD	Aksesibilitas rute pejalan kaki
5	Curtis, 2009	Jalur Pedestrian di Kawasan TOD	Jarak Tempuh
			Penggunaan Lahan

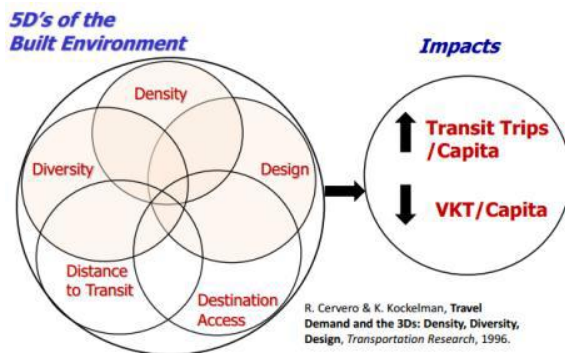
Sumber: Peneliti, 2016

Dengan demikian sintesa pustaka yang bisa di ambil dari beberapa pengertian diatas bahwa dalam pembangunan yang padat

atau komunitas bangunan mix-used dapat mendorong masyarakat untuk tinggal dan beraktifitas dengan menggunakan fasilitas umum dan membiasakan masyarakat untuk berjalan kaki ke kawasan titik transit. Untuk menunjang tingkat Transit Oriented Development juga harus terintegrasi, sehingga menciptakan tujuan yang nyaman, aman, menyenangkan dan mencukup bagi pejalan kaki. Serta dengan mudah untuk menentukan rute-rute perjalanan bagi pejalan kaki dan memudahkan kursi roda dan alat bantu mobilitas untuk menggunakan jalur pedestrian.

2.1.2 Karakteristik Transit Oriented Development

Dalam (R. M Bagus Prakoso, 2014) Cervero dan Kockelman (1997) menjelaskan karakteristik kawasan TOD memiliki prinsip 5Ds yaitu kepadatan (*Density*), keberagaman (*Diversity*), dan desain (*Desain*), serta jarak ke titik transit (*Distance to Transit*), dan kemudahan aksesibilitas (*Destination Access*). Dalam hal ini yang dapat mendukung suatu wilayah dapat dilihat dari desain kawasan yang dapat mendukung pergerakan masyarakat baik dari dimensi pejalan kaki, konektivitas, dan ketersediaan fasilitas pendukung pejalan kaki.



Gambar 2. 2 Konsep TOD Cervero
Sumber: R. M Bagus Prakoso, 2014

Dalam pengembangan suatu wilayah, jalur pejalan kaki dapat disesuaikan terhadap fungsi jalan dan penggunaan lahan (Kusbiantoro, 2007). Pada fungsi jalan arteri dan kolektor dengan penggunaan lahan permukiman dan perdagangan jasa dibutuhkan jalur pejalan kaki di kedua sisi jalan, sedangkan pada jalan lokal dengan tingkat kepadatan tinggi butuh jalur pejalan kaki di kedua sisinyam untuk kepadatan sedang pada satu sisi, dan kepadatan rendah masih belum memerlukan jalur pejalan kaki. Selain itu, lingkungan kawasan yang ramah pejalan kaki juga merupakan kunci dari konsep pengembangan kawasan TOD dengan tujuan untuk mengurangi penggunaan pribadi dan mengoptimalkan penggunaan angkutan umum, maka lingkungan yang nyaman dan aman bagi pejalan kaki harus disediakan di kawasan transit. Indikator ramah pejalan kaki juga dapat ditinjau dari beberapa hal yaitu sirkulasi jalur yang menerus, dimensi jalur pejalan kaki, tidak terjadi alih fungsi di jalur pejalan kaki serta melihat kenyamanan, keamanan, dan kemudahan menggunakan jalur pejalan kaki.

Menurut Kementrian PU No: 3 (2014), bahwa jalur pejalan kaki harus memiliki lebar yang bergantung pada intensitas penggunaannya. Jalau pejalan kaki ini setidaknya berukuran lebar 1,8 – 3 meter atau lebih untuk memenuhi tingkat pelayanan yang diinginkan dalam kawasan yang memiliki intensitas pejalan kaki yang tinggi. Setidaknya, jalur pejalan kaki yang terdapat di jalan lokal dan jalan kolektor adalah 1,2 meter, sedangkan jalan arteri adalah 1,8 meter. Dalam pengembangan kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) Fasilitas pendukung jalur pedestrian terdapat beberapa karakteristik lingkungan yang berperan dalam tingkat prasarana dan saranaan jaringan pejalan kaki yang menjadi dasar kriteria perancangan prasaranan dan saranaan jaringan pejalan kaki, yaitu:

1. Kenyamanan; seperti ketersediaan pelindung terhadap cuaca dan halte angkutan umum;
2. Kenikmatan; seperti kemampuan berjalan kaki dan ketersediaan tanda petunjuk;
3. Keselamatan; seperti keamanan pejalan kaki dengan lalu lintas kendaraan;
4. Keamanan; seperti ketersediaan lampu lalu lintas, kepastian pandangan yang tidak terhalang ketika menyeberang, tidak licin, dan kesesuaian besaran ruang untuk pejalan kaki dengan kondisi lingkungan;
5. Keekonomisan; seperti efisiensi biaya pejalan kaki yang berhubungan dengan tundaan

Jalur pedestrian dalam fungsinya sebagai sistem penghubung kota yang berkaitan erat dengan ruang-ruang terbuka dalam sebuah kota yang berfungsi sebagai ruang transisi untuk bergerak dari satu bangunan ke bangunan lain atau dari satu tempat ke tempat yang lain (Panduri & Suwandono, 2015). Jalur pejalan kaki harus memenuhi persyaratan aktivitas berjalan kaki:

- Aman, leluasa bergerak tanpa terganggu lalu lintas kendaraan bermotor
- Menyenangkan dengan pemberian rute-rute yang pendek dan jelas serta bebas hambatan dan kelambatan yang dapat mengakibatkan kepadatan pejalan kaki
- Mudah dilakukan ke segala arah, tanpa kesulitan, hambatan dan gangguan yang disebabkan ruang yang sempit, permukaan yang naik turun dan sebagainya.
- Memiliki daya tarik tertentu yang dapat diwujudkan dengan pemberian unsur estetika pada jalur-jalurnya seperti ornament lampu, taman dan sebagainya.

Tabel 2. 2 Indikator dan Variabel Karakteristik Transit Oriented Development

No	Sumber	Indikator	Variabel
1	Cervero dan Kocklelman, 1997	Ramah Pejalan Kaki	Dimensi Pedestrian
			Kenyamanan
			Keamanan
2	Kementrin PU No. 3, 2014	Ramah pejalan Kaki	Dimensi Pedestrian
			Kenayaman
			Kemanan
3	Panduri & Suwandono	Ramah Pejalan Kaki	Dimensi Pedestrian
			Kenyamanan
			Keamanan
			Kemudahan

Sumber: Peneliti, 2017

Berdasarkan tinjauan dari beberapa teori-teori di atas bahwa jalur pedestrian di kawasan *transit oriented development* terdapat beberapa karakteristik seperti ramah pejalan kaki yang harus diperhatikan. Ramah pejalan kaki seperti dimensi pedestrian yang harus dilihat panjang dan lebar jalur pedestrian serta kenyamanan, keamanan dan kemudahan salah satu kunci ramah pejalan kaki di kawasan *transit oriented development*. Berikut adalah tabel indikator dan variabel dari kajian pustaka karakteristik *transit oriented development*.

2.2 Jalur Pedestrian

2.2.1 Pengertian Jalur Pedestrian

Pejalan kaki adalah orang yang bergerak dalam satu ruang, yaitu dengan berjalan kaki. Dalam berjalan kaki, Shirvani (1985) mengatakan bahwa penggunaannya memerlukan jalur khusus yang disebut juga dengan pedestrian, yang merupakan salah satu dari elemen-elemen perancangan kawasan yang dapat menentukan keberhasilan dari proses perancangan di suatu kawasan kota. Pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi perpindahan manusia/ pengguna dari satu tempat asal (*origin*) menuju ke tempat yang ditujunya (*destination*) dengan berjalan kaki.

Menurut (Ashadi, Houtrina, & Setiawan, 2012), jalur pedestrian adalah ruang luar yang digunakan untuk kegiatan penduduk kota sehari-hari, dan juga merupakan ruang publik. Fungsi ruang publik bagi pejalan kaki antara lain untuk bergerak dari satu bangunan ke bangunan lain, dari bangunan ke *open space* yang ada atau sebaliknya, atau dari suatu tempat ke tempat yang lainnya di sudut kawasan ruang publik.

Menurut John Fruin (1979) berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada didalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota (Urban Desain (Elemen-elemen Pembentuk)). Tiga hal yang perlu diperhatikan terhadap pedestrian, yaitu:

1. Berjalan memerlukan ruang dalam suatu kota
2. Bagian sistem transportasi yang membutuhkan keterpaduan dengan sistem yang lain
3. Terkoneksi dengan elemen transportasi lain: parkir, halte, dsb.

Menurut Giovany Gideon (1977) berjalan kaki merupakan sarana transportasi yang menghubungkan antara fungsi kawasan satu dengan yang lain terutama kawasan perdagangan, kawasan budaya, dan kawasan permukiman, dengan berjalan kaki menjadikan suatu kota menjadi lebih manusiawi.

Berdasarkan tinjauan terhadap teori – teori yang berkaitan dengan jalur pedestrian, waktu dan jarak tempuh ke fasilitas umum atau ke kawasan transit. Berikut adalah tabel indikator dan variabel dari kajian pustaka jalur pedestrian.

Tabel 2. 3 Indikator dan Variabel Jalur Pedestrian

No	Sumber	Indikator	Variabel
1	Shirvani (1985)	Ruang Publik	Karaktersitik Pejalan Kaki
			Titik Origin dan Destination
2	Ashadi, Houtrina & Setiawan (2012)	Ruang Publik	Titik Origin dan Destination
			Konektivitas Pejalan Kaki
3	John Fruin (1979)	Ruang Publik	Konektivitas Pejalan Kaki
			Titik Origin dan Destination
4	Giovany Gideon (1977)	Ruang Publik	Titik Origin dan Destination

Sumber: Peneliti, 2016

2.2.3 Fungsi Jalur Pedestrian Berdasarkan Pola Ruang

Dalam (Kusbiantoro, Natalivan, & Aquarita, 2007) menjelaskan kebutuhan pengembangan fasilitas pedestrian

berdasarkan sistem jalan dapat dilihat dari peran, sistem jaringan dan pola pergerakan, sedangkan kebutuhan ruang pengembangan fasilitas pedestrian

A. Kebutuhan Pengembangan Fasilitas Pedestrian Berdasarkan Peran Jalan

Pada dasarnya pengembangan fasilitas pedestrian dibutuhkan pada setiap jenis fungsi dan peran jalan terutama pada jalan arteri dan kolektor. Kebutuhan pengembangan fasilitas pedestrian berdasarkan fungsi jalan serta guna lahan seperti dikemukakan oleh Knoblauch (1988: 143) sebagai berikut.

	Commercial	Residential		
		0-1 Units/AC	1-4 Units/AC	4+ Units/AC
Arterial	●●	●●	●	●
Collector	●●	●●	●	●
Local	●●	●	●	●

LEGEND:

- Required on Both Sides
- Required on One Side
- Preferred but Not Required

Gambar 2. 3 Kebutuhan Pengembangan Fasilitas Pedestrian Berdasarkan Peran Jalan dan Penggunaan Lahan

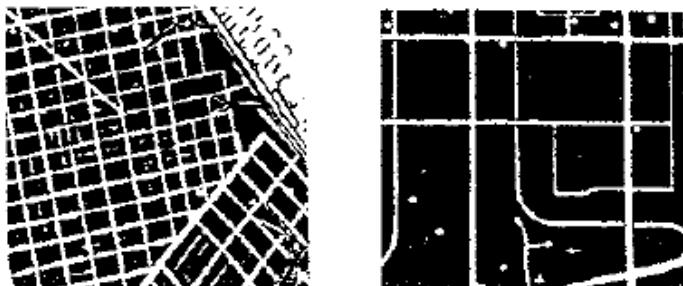
Sumber: Knoblauch et. al. 1988:143)

Penyediaan fasilitas pedestrian tidaklah harus selalu berupa trotoar (jalur berjalan di sisi jalan), tetapi dapat juga dikembangkan suatu jalur khusus pejalan atau jalur pejalan berfungsi campuran (pedestrianisasi). Pedestrianisasi umumnya dilakukan di kawasan yang memiliki tingkat arus pejalan yang tinggi.

B. Kebutuhan Pengembangan Fasilitas Pedestrian Berdasarkan Pola Jaringan Jalan

Kebutuhan perjalanan dengan moda berjalan dapat diobservasi dari 'jarak' perjalanan yang dilakukan dari suatu aktivitas tertentu menuju aktivitas lainnya. Sistem transportasi yang meliputi sistem sirkulasi/ pilihan moda, sistem jaringan maupun guna lahan menjadi bagian dari dua pendekatan tersebut. Banyak penelitian yang telah dilakukan menunjukkan bahwa panjang rute atau jarak adalah pertimbangan yang penting. Sejak pola jaringan dikaitkan dengan jarak, maka pola jaringan menjadi varian dalam model perilaku pedestrian dalam memilih rute.

Dengan pemahaman kemampuan berjalan tersebut di atas dapat diidentifikasi pola jaringan jalan yang skala pejalan di mana pengembangan fasilitas sangat dibutuhkan dan pola jaringan jalan yang tidak ramah untuk pejalan. Dapat dilihat dari gambar ini menunjukkan pola tersebut, di mana gambar pada bagian kiri adalah sistem jaringan jalan yang akan mendorong orang untuk berjalan kaki dibandingkan pola jaringan di sebelah kanan. Pola jaringan jalan grid dengan skala kemampuan pejalan lebih mendorong orang untuk memiliki perjalanannya dengan berjalan.



Gambar 2. 4 Pola Jaringan Jalan yang Manusiawi (sebelah kiri) dan yang Tidak Ramah Bagi Pejalan (Sebelah Kanan)

Sumber: Jacobs, 1993:221 dan 224)

C. Kebutuhan Pengembangan Fasilitas Pedestrian Berdasarkan Pola Pergerakan

Pergerakan penduduk berdasarkan tempat kegiatan dalam hubungannya dengan jaringan lalu lintas digolongkan dalam tempat kegiatan yang terbebas dari jaringan lalu lintas dan tempat kegiatan yang tidak terbebas dari jaringan lalu lintas. Karakteristik pergerakan penduduk berdasarkan pola pergerakan dapat digolongkan menjadi dua bagian, yaitu pergerakan rutin dan pergerakan tidak rutin. Terkait dengan pola jaringan jalan dan adanya perbedaan tingkat penggunaan moda angkutan berjalan sebagai moda utama dan moda antara, maka pengguna moda berjalan dapat diklasifikasikan menjadi empat kelompok utama (Sjaifudian, 1998), yaitu:

1. Kelompok pejalan penuh adalah mereka yang menggunakan moda angkutan berjalan sebagai moda utama dan digunakan sepenuhnya dari tempat asal ke tempat tujuan, sehingga jarak yang ditempuh relative besar.
2. Kelompok pejalan pemakai kendaraan umum adalah mereka yang menggunakan moda angkutan jalan kaki sebagai moda antara pada jalur-jalur berikut:
 - a) Dari tempat asal ke tempat pemberhentian kendaraan umum
 - b) Pada jalur perpindahan rute kendaraan umum
 - c) Di dalam terminal atau di dalam stasiun
 - d) Dari tempat pemberhentian kendaraan umum ke tempat tujuan akhir perjalanan
3. Kelompok pejalan pemakai kendaraan umum dan kendaraan pribadi adalah mereka yang menggunakan moda berjalan sebagai moda antara dari:

- a) Tempat parkir kendaraan pribadi ke tempat perhentian kendaraan umum
 - b) Di dalam terminal atau stasiun
 - c) Dari tempat perhentian kendaraan umum ke tempat tujuan akhir perjalanan
4. Kelompok pejalan pemakai kendaraan pribadi dan hanya menggunakan moda angkutan berjalan sebagai moda antara dari tempat parkir kendaraan pribadinya ke tempat akhir perjalanan yang hanya dapat ditempuh dengan berjalan.

Menurut (Hillier & Hanson, 1996) pergerakan pada ruang kota dapat terjadi dari semua arah dan menuju ke berbagai arah, sehingga struktur konfigurasi ruanglingah yang akan menentukan adanya variasi kepadatan pergerakan. Sedangkan teori *movement economy* adalah hasil turunan dari teori natural movement. Menurut teori natural movement dan movement economy tata guna lahan (land use) secara alamiah terjadi akibat dari konfigurasi ruang, karena konfigurasi ruang akan mengakibatkan perbedaan kepadatan pergerakan, sedangkan di tempat yang padat pergerakan orang akan mengambil manfaat lahan sesuai dengan potensinya sehingga akhirnya terjadi diferensiasi pemanfaatan ruang atau tata guna lahan.

Menurut (Carmona et al: 2003) bahwa sistem ruang tersusun dari dua komponen utama yaitu *layout* dan konfigurasi. Kedua komponen ini sangat penting karena merupakan penentu pergerakan manusia dan dapat dipergunakan sebagai parameter dalam pengembangan kawasan. Konfigurasi dapat diartikan sebagai satu set hubungan dimana terdapat objek-objek yang saling bergantung satu sama lain dalam suatu struktur.

Tabel 2. 4 Indikator dan Variabel Penyediaan Berdasarkan Fungsi Jalan dan Penggunaan Lahan

No	Sumber	Indikator	Variabel
1	Kusbiantoro, Natalivan & Aquarita, 2007	Konfigurasi Ruang	Tata Guna Lahan
			Pola Jaringan Jalan
			Pola Pergerakan
			Lebar Jaringan Pejalan Kaki
2	Hillier & Hanson, 1996	Konfigurasi Ruang	Pola Jaringan Jalan
			Tata Guna Lahan
3	Carmona et al; 2003	Konfigurasi Ruang	Pola Jaringan Jalan
			Penggunaan Lahan

Sumber: Peneliti, 2016

Berdasarkan penjelasan berbagi sumber, elemen yang ditinjau dalam pengembangan jalur pedestrian adalah penyediaan berdasarkan fungsi jalan dan penggunaan lahan yaitu pelayanan pejalan kaki seperti volume alur pejalan kaki, jalur yang terintegrasi dengan sirkulasi seperti klasifikasi jalan atau pola jaringan jalan yang mempengaruhi tingkat pejalan kaki serta lebar jalur pedestrian. Berikut adalah tabel indikator dan variabel dari kajian pustaka penyediaan berdasarkan fungsi jalan dan penggunaan lahan.

2.3 Konektivitas

2.3.1 Pengertian Konektivitas

Dalam (Siregar, 2014) konektivitas adalah dimensi yang mengukur property lokal dengan cara menghitung jumlah ruang yang secara langsung tergabung dengan masing-masing ruang lainnya dalam suatu konfigurasi ruang Hillier et al: 1993 dan Hillier et al; 1987). Pengukuran konektivitas dilakukan untuk menemukan tingkat interaksi setiap ruang terhadap ruang-ruang

yang berada di dekatnya. Kegunaan utama nilai konektivitas adalah untuk mengukur tingkat *intelligibility* dengan cara mengkorelasikan nilai konektivitas dengan nilai *integrity*. Semakin banyak sistem jaringan yang tersedia pada daerah tersebut maka semakin mudah aksesibilitas yang dapat digunakan, sebaliknya jika semakin rendah maka tingkat aksesibilitas yang didapat semakin sulit untuk dijangkau dari satu daerah ke daerah lainnya.

Menurut (ITDP, 2015) dalam kawasan TOD memiliki perencanaan yang menyeluruh dengan desain kawasan penggunaan lahan yang mendukung kawasan transit dan mendukung pejalan kaki dan pengguna sepeda. Terdapat 8 prinsip TOD yang dikembangkan ITDP yaitu *walk*, pengembangan kawasan yang mendukung *non-motorized transport*; *connect*, konektivitas antara jalan-jalan yang ada; *transit*, lokasi yang dikembangkan memiliki transport publik yang memadai. Kota dengan tingkat kepadatan yang tinggi dan berorientasi pada angkutan umum akan mendukung tersediannya layanan dengan kualitas, frekuensi, dan konektivitas yang juga tinggi. Sehingga akan membantu peningkatan pendapatan dengan investasi dalam perbaikan dan ekspansi sistem yang lebih baik.

Kepadatan yang berorientasi pada angkutan umum akan menghasilkan jalan-jalan yang ramai, dan memastikan bahwa area stasiun tetap hidup, aktif, dan aman. Serta dapat diterapkan pada skala lingkungan, untuk menghasilkan integrasi spasial antara kondisi berjalan kaki dan bersepeda yang baik dan konektivitas yang berorientasi pada angkutan umum. Menurut (Kementrian PU No 3, 2014) bahwa prinsip perencanaan prasarana jaringan pejalan kaki yaitu sebagai berikut:

- a. Memudahkan pejalan kaki mencapai tujuan dengan jarak sedekat mungkin;

- b. Menghubungkan satu tempat ke tempat lain dengan adanya konektivitas dan kontinuitas
- c. Menjamin keterpaduan, baik dari aspek penatan bangunan dan lingkungan, aksesibilitas antarlingkungan dan kawasan, maupun sistem transportasi;
- d. Mempunyai saranan ruang pejalan kaki untuk seluruh pengguna termasuk pejalan kaki dengan berbagai keterbatasan fisik.

No	Sumber	Indikator	Variabel
1	Siregar, 2014	Aksesibilitas	Konektivitas Jalan
2	ITDP, 2015	Aksesibilitas	Konektivitas Jalan
3	Kementrian PU No, 3, 2014	Aksesibilitas	Konektivitas Jalan

Berdasarkan penjelasan dari berbagai sumber di atas, elemen yang ditinjau dalam konektivitas adalah tersediannya aksesibilitas yang baik pada sebuah kawasan. Aksesibilitas yang baik seperti memberikan akses jalan yang terkoneksi antara satu daerah ke daerah lainnya. Aksesibilitas yang baik salah satu upaya untuk meningkatkan keinginan pejalan kaki untuk menggunakan jalur pedestrian. Berikut adalah tabel indikator dan variabel dari kajian pustakan penelitian berdasarkan konektivitas jalan.

2.4 Sintesa Kajian Pustaka

Sehingga berdasarkan hasil sintesa akhir keseluruhan maka dapat diketahui indikator dan variable penelitian berikut ini:

Tabel 2. 5 Indikator dan Variabel Sintesa Pustaka

No	Sumber	Indikator	Variabel
1	Transit Oriented Development Best Practices Handbook, 2004	Jalur Pedestrian di Kawasan TOD	Jarak Tempuh
	Transit Oriented Development Design Guidelines, 1992		
	Kementrian Pekerjaan Umum, 2014		Waktu Tempuh
	Cervero & Radisch, 1996		
	Curtis, 2009		
2	Cervero dan Kocklelman, 1997	Ramah Pejalan Kaki	Dimensi Pedestrian
	Kementrin PU No. 3, 2014		Kenyamanan
	Panduri & Suwandono (2015)		Keamanan
			Kemudahan
3	Shirvani (1985)	Ruang Publik	Titik Origin dan Destination
	Ashadi, Houtrina & Setiawan (2012)		
	John Fruin (1979)		

No	Sumber	Indikator	Variabel
	Giovany Gideon (1977)		Konektivitas Pejalan Kaki
4	Kusbiantoro, Natalivan & Aquarita, 2007	Konfigurasi Ruang	Tata Guna Lahan
	Hillier & Hanson, 1996		Pola Jaringan Jalan
	Carmona et al; 2003		
5	Siregar, 2014	Aksesibilitas	Konektivitas Jalan
	ITDP, 2015		
	Kementrian PU No, 3, 2014		

Sumber: Sintesa Pustaka, 2016

(halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan rasionalistik digunakan karena sumber data berasal dari fakta empiris (Muhadjir, 1990). Penelitian yang dilakukan merupakan penelitian yang berkaitan dengan hubungan antara manusia dengan lingkungannya. Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan rasionalistik yang merupakan sebuah penelitian yang menggunakan akal sebagai panutan dalam menganalisa suatu masalah. Rasionalistik juga berasal dari pemakaian intelektual yang dibangun atas dasar kemampuan argumentasi secara logik. Pendekatan rasionalistik digunakan karena sumber data berasal dari fakta empiris.

3.2 Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan jenis pendekatan metode campuran yakni kualitatif dan kuantitatif yang fokus terhadap konektivitas jalur pedestrian terhadap pejalan kaki di kawasan Blok M Jakarta. Jenis penelitian kuantitatif digunakan terutama pada sasaran pertama dan keempat, sedangkan jenis penelitian kualitatif digunakan untuk menjawab sasaran kedua dan ketiga.

3.3 Variabel Penelitian

Menurut Er. Ahmad Watik Pratiknya (2007) variable adalah konsep yang mempunyai variabilitas. Variabel-variabel tersebut memiliki definisi operasional, yakni definisi yang didasarkan atas sifat-sifat variable yang dapat diamati (Mushlihin, 2013). Variabel penelitian yang berdasarkan dari hasil sintesa pustaka yang terdapat pada Bab 2 tinjauan pustaka dalam mencapai sasaran-sasaran penelitian. Untuk menjawab sasaran pertama digunakan variable yang menggambarkan karakteristik jalur pedestrian yang dimiliki di kawasan Blok M Jakarta, sedangkan untuk menjawab sasaran kedua digunakan variable kawasan titik transit dan tingkat konektivitas yang akan menggunakan metode *space syntax*, untuk menjawab sasaran ketiga digunakan variable yang menggunakan

analisis faktor dan pada sasaran keempat menggunakan deskriptif kualitatif. Adapun demikian dapat dilihat variable-variabel yang digunakan akan dijelaskan pada tabel di bawah ini.

Tabel 3. 1 Definisi Operasional Variabel Penelitian

Indikator	Variabel	Definisi Operasional
Jalur Pedestriaan di Kawasan TOD	Jarak Tempuh	Jarak yang ditempuh oleh pejalan kaki ke titik transit
	Waktu Tempuh	Waktu yang di tempuh oleh pejalan kaki ke titik transit
Ramah Pejalan Kaki	Dimensi Pedestrian	Panjang dan lebar jalur pedestrian
	Kenyamanan	Kenyamanan pejalan kaki dengan menggunakan rute-rute jalur pedestrian
	Keamanan	Keamanan pejalan kaki bergerak tanpa terganggu lalu lintas
	Kemudahan	Kemudahan pejaalan kaki dengan menggunakan rute-rute jalur pedestrian

Indikator	Variabel	Definisi Operasional
Ruang Publik	Titik Origin dan Destination	Pergerakan atau sirkulasi perpindahan manusia/pengguna dari satu tempat menuju tempat yang ditujunya.
	Konektivitas Pejalan Kaki	Jalur pedestrian yang memiliki konektivitas dengan elemen transportasi serta tata guna lahan
Konfigurasi Ruang	Tata Guna Lahan	Kepadatan tata guna lahan mengakibatkan padatnya pergerakan pejalan kaki
	Pola Jaringan Jalan	Jaringan jalan yang digunakan dari suatu aktivitas menuju aktivitas lainnya.
Aksesibilitas	Konektivitas Jalan	Kawasan yang memiliki konektivitas antara jalan-jalan di lokasi transit

Sumber: Hasil Analisis, 2016

3.4 Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi merupakan suatu wilayah generalisasi yang terdiri dari obyek atau subyek yang memiliki kuantitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Menurut (Sugiyono, 2005). Sedangkan sampel merupakan bagian dari populasi yang diambil sebagai sumber data dan dapat mewakili bagian dari populasi (Purnomo, 2010).

3.4.1 Populasi

Data populasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah masyarakat yang berada dalam *Urban Design Guideline* (UDGL) MRT Jakarta tahap I pada kawasan Blok M.

3.4.2 Sampel

Penentuan sampel dari seluruh populasi di atas perlu dilakukan untuk memperdalam fokus penelitian. Sampel yang digunakan untuk memenuhi sasaran satu (1) dan tiga (3) penelitian ditentukan melalui teknik *stratified random sampling*. *Stratified Random Sampling* adalah cara mengambil sample dengan memperhatikan strata (tingkatan) di dalam populasi. Metode dari *stratified random sampling*, yaitu:

1. Populasi dikelompokkan menjadi sub-sub populasi berdasarkan kriteria tertentu yang dimiliki unsur populasi
2. Masing-masing sub populasi diusahakan homogene. Dari masing-masing sub selanjutnya diambil sebgayaan anggota secara acak dengan komposisi proporsional/ disproporsional.
3. Total anggota yang diambil ditetapkan sebagai anggota sampel penelitian.

Cara pengambilan sampel populasi yang mempunyai anggota/ unsur yang tidak homogene dan berstrata secara proporsional dari setiap elemen populasi yang dijadikan sampel dan pengambilan sampel dilakukan secara random. Menggunakan

teknik *stratified random sampling* dalam menentukan responden kuisioner yang disebar untuk menentukan karakteristik jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta. Adapun rumus yang dapat digunakan dalam perhitungan sampel adalah rumus Slovin. Salah satu metode yang digunakan untuk menentukan jumlah sampel adalah menggunakan rumus Slovin (Sevilla et. al., 1960:182), sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Keterangan:

n: jumlah sampel

N: jumlah populasi

e: batas toleransi kesalahan (*error tolerance*)

Dimana berdasarkan perhitungan diatas maka berdasarkan jumlah populasi masyarakat yang berada dalam *Urban Design Guideline* (UDGL) MRT Jakarta tahap I pada kawasan Blok M. Pada penelitian ini jumlah populasinya adalah 2792 dengan batas kesalahan 10%.

$$N = 2792 \div (1 + 2792 \times 0,1^2)$$

$$N = 2792 \div (1 + 27.92)$$

$$N = 2792 \div 28.92$$

$$N = 96 \text{ sampel}$$

3.5 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah survey primer dan survey sekunder. Survey primer bertujuan untuk melakukan observasi lapangan serta penyebaran kuisioner. Sedangkan survey sekunder bertujuan untuk mengumpulkan data-data instansional ataupun dokumen mengenai jalur pedestrian.

3.5.1 Data Primer

Data primer diperoleh dari pengamatan langsung pada proses penelitian di lapangan studi. Survey primer ini dilakukan untuk mengetahui kondisi yang sesungguhnya pada lokasi studi, sehingga tidak terjadi suatu kesalahan dalam pengelolaan suatu data. Teknik survey primer dalam penelitian ini terdiri dari:

- a. Teknik observasi lapangan, yaitu pengamatan secara langsung terhadap karakteristik jalur pedestrian di kawasan Blok M Jakarta. Obyek pengamatan yang akan diteliti adalah variabel-variabel penelitian yang telah ditentukan sebelumnya.
- b. Teknik kuisioner, yaitu pemberian pertanyaan-pertanyaan penelitian kepada responden. Dalam penelitian ini teknik kuisioner ditunjukkan kepada pengguna pejalan kaki untuk mengetahui karakteristik jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta.

3.5.2 Data Sekunder

Data survey sekunder diperoleh dari laporan, dokumen, maupun peta yang sudah tersedia di sejumlah instansi dan literature terkait. Pengumpulan data sekunder yang dilakukan melalui teknil survey instansional dan survey literatur. Survei instansional merupak survey dengan instansi-instansi atau dinas-dinas yang berhubungan tentang perencanaan kota ke bidang jalur pedestrian. Sedangkan survey literatur merupakan survey terhadap pustaka atau literatur terkait teori ataupun kebijakan terkait pengembangan jalur pedestrian. Berikut merupakan tabel metode pengumpulan data.

Tabel 3. 2 Metode Pengumpulan Data

No	Data	Teknik Survei	Sumber
1.	RTRW DKI Jakarta (Materi Teknis)	Survei Instansional	Badan Perencanaan dan Pembangunan DKI Jakarta
2.	Panduan Rancang Kota (PRK) Pengembangan Koridor MRT Jakarta Tahap I	Survei Instansional	PT. MRT Jakarta
3.	Data Pedestrian Eksisting (lebar dan panjang jalan)	Survei Instansional dan Survey Primer	Bina Marga Jakarta Selatan

Sumber: Hasil Analisis, 2016

3.6 Metode Analisa

Pada tahapan penelitian ini, teknik yang digunakan yaitu teknik analisis kualitatif dan kuantitatif. Kedua teknik ini merupakan hasil kesimpulan dari survey langsung di lapangan yang berupa observasi dan kuisioner yang dikolaborasikan dengan survey teori serta kebijakan. Teknik analisis kualitatif digunakan untuk menganalisis sasaran satu (1) sedangkan teknik analisis kuantitatif digunakan untuk menganalisis sasaran dua (2) dan tiga (3). Adapun metode analisis tersebut dilakukan berdasarkan data-data hasil survei primer maupun sekunder yang telah ditentukan.

3.6.1 Mengidentifikasi karakteristik jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta

Pada identifikasi karakteristik digunakan teknik deskriptif kualitatif yang merupakan analisis yang digunakan untuk memberikan gambaran mengenai lokasi studi secara mendalam

dengan disertai pembahasan-pembahasan yang akan disesuaikan dengan teori-teori terakit penelitian. Analisa dilakukan dengan cara mengidentifikasi masing-masing variabel penelitian yang telah didapatkan pada tinjauan pustaka. Data-data yang diidentifikasi adalah jarak tempuh, waktu tempuh, dimensi pedestrian, kenyamanan, keamanan, kemudahan, titik origin dan destination serta konektivitas pejalan kaki.

Dalam mengidentifikasi karakteristik jalur pedestrian, peneliti menggunakan kuisioner untuk melihat dari sudut pandang perilaku pejalan kaki mengidentifikasi karakteristik jalur pedestrian. Pada kuisioner tersebut memperlihatkan alasan pejalan kaki menggunakan jalur pedestrian terlihat dari jarak tempuh, kenyamanan, keamanan, kemudahan, titik origin dan destination serta konektivitas pejalan kaki. Adapun output yang diharapkan dari analisa ini adalah kriteria karakteristik jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta.

3.6.2 Analisis tingkat konektivitas jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta

Dalam menganalisis tingkat konektivitas jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta dilakukan menggunakan analisis *space syntax*. Menurut Hillier dan Hanson tujuan dari penyusunan program *space syntax* adalah mengembangkan pemahaman teori mengenai bagaimana ruang bekerja dengan strategi memadukan diskripsi berbasis komputer yang mendasarkan pada aturan mengenai pola ruang dengan pengamatan empiris mengenai bagaimana pola ruang digunakan. Selanjutnya keduanya dikaitkan dengan statistik sederhana' (Hillier dan Hanson, 1984).

Menurut (Siregar, 2014) Sistem ruang tersusun dari dua komponen (Carmona *et al*: 2003), antara lain yaitu *layout* dan konfigurasi yang secara fisik ini termanifestasi dalam morfologi. Komponen *layout* dan konfigurasi sangat penting karena merupakan penentu pergerakan manusia dan dapat dipergunakan sebagai parameter dalam pengembangan kawasan. Konfigurasi

dapat diartikan sebagai satu set hubungan dimana terdapat objek-objek yang saling bergantung satu sama lain dalam suatu struktur (Hillier: 2007), sehingga dalam konteks ruang perkotaan, hubungan ini terwujud dalam interaksi ruang yang dapat diidentifikasi dari adanya pergerakan dari satu ruang ke ruang lainnya. Hal yang dipengaruhi dalam properti morfologi sistem ruang tersebut, antara lain:

- Guna lahan, struktur bangunan, pola kapling dan pola jaringan jalan (Conzen dalam Carmon *et al*: 2003)
- Bangunan, ruang terbuka, pola kapling dan jaringan jalan (Moudon: 1997)

Properti morfologi yang paling penting di antara lainnya adalah pola jaringan jalan dalam perancangan kota karena mempengaruhi aspek kualitas ruang berupa permeabilitas yang merupakan parameter yang mengukur sejauh mana konfigurasi ruang menyediakan pilihan dalam menempuh perjalanan dan aksesibilitas yang merupakan parameter yang diukur dari interaksi antara individu dengan sistem ruang. Pola dan intensitas pergerakan individu sangat dipengaruhi oleh konfigurasi ruang, bahkan dianggap sebagai penentu tunggal yang paling mempengaruhi pergerakan dalam ruang. Untuk mengukur interaksi dalam konfigurasi ruang, *space syntax* mempergunakan beberapa dimensi yang diukur dengan mempergunakan konsep jarak topologi (*topological distance*) yang disebut kedalaman (*depth*).

Dalam lingkup yang lebih luas (maksudnya sebuah kota), pola dari kerangka garis kota (*urban grid*) mempunyai arti yang penting, karena rata-rata kedalaman yang dimiliki setiap jalan dari jalan-jalan yang lain dimungkinkan untuk dihitung. Perbedaan kedalaman antara satu kedalaman jalan dan yang lain, menurut Hillier mengatur adanya pengaruh dari kerangka garis kota pada gerak di dalam sistim. Kurang dalamnya kedudukan jalan dari

jalan-jalan yang lain menunjukkan gerak atau aliran yang lebih banyak. Sebaliknya, kedalaman yang lebih akan menurunkan gerak/aliran.

Space syntax mempergunakan konsep jarak yang di sebut kedalaman (*depth*) yang diukur dalam langkah (*step*) yang disebut jarak topologis atau topological distance (Hiller et al: 1987). 1 *step depth* berarti jarak antara dua buah ruang yang terhubung secara langsung, 2 *step depth* berarti jarak antara ruang A dan B dimana harus melewati 1 buah ruang antara. Peta garis (*axial map*) yang merupakan kumpulan garis lurus (*axial lines*) adalah sesuatu yang kuat atau tidak mudah dipengaruhi dan informative untuk kerangka garis sebuah kota (*urban grid*). Setiap peta garis apapun terdiri dari garis lurus terpanjang yang digambar melalui ruang-ruang (dapat berupa jalan atau ruang terbuka lainnya) yang terdapat dalam kerangka garis (*grid*),

Metode perhitungan nilai konektivitas untuk setiap ruang dilakukan dengan menjumlahkan semua ruang yang terhubung secara langsung dengan ruang pengamatan. Ilustrasi tentang konfigurasi ruang pada Gambar 3.1 dan Gambar 3.3.



Gambar 3. 1 Konfigurasi ruang
ilustrasi 1

Sumber: Siregar, 2014

Pada ilustrasi 1, perhitungan nilai konektivitas dapat diselesaikan sebagai berikut:

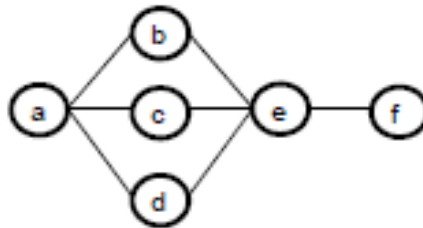
- Ruang a. Hanya terhubung secara langsung dengan ruang b, sehingga nilai konektivitas = 1

- Ruang b. Terhubung secara langsung dengan ruang a dan c, sehingga nilai konektivitas = 2
- Ruang c. Hanya terhubung secara langsung dengan ruang b, sehingga nilai konektivitas = 1



Gambar 3. 2 Nilai konektivitas dari konfigurasi ruang ilustrasi 1

Sumber: Siregar, 2014



Gambar 3. 3 Konfigurasi ruang ilustrasi 2

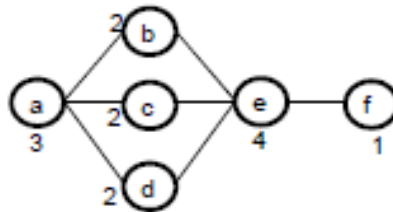
Sumber: Siregar, 2014

Pada ilustrasi 2, perhitungan konektivitas dapat diselesaikan sebagai berikut:

- Ruang a terhubung secara langsung dengan ruang b, c dan d sehingga nilai konektivitas adalah $1 (b) + 1 (c) + 1 (d) = 3$
- Ruang b, c dan d masing-masing memiliki nilai konektivitas yang sama dan masing-masing hanya terhubung secara langsung dengan ruang a dan

ruang e sehingga nilai konektivitas adalah $1(a) + (e) = 2$

- Ruang e terhubung secara langsung dengan ruang b, c, d, dan f, sehingga nilai konektivitas adalah $1(b) + 1(d) + 1(f) = 4$
- Ruang f hanya terhubung dengan ruang e, sehingga nilai konektivitas = 1



Gambar 3. 4 Nilai konektivitas dari konfigurasi ruang ilustrasi 2
Sumber: Siregar, 2014

Dari hasil contoh analisis nilai konektivitas pada Gambar 3.4 bahwa ditemukan ruang 3 memiliki konektivitas tertinggi dan ruang f terendah. Secara visual, dapat diamati dalam *j-graph* ruang e berada di tengah konfigurasi sehingga cenderung memiliki hubungan ruang yang lebih banyak daripada ruang f yang berada di pinggir konfigurasi. Analisis *space syntax* adalah menjelaskan tentang suatu ruang yang dipahami sebagai kosong (jalan, kotak, tempat, taman dan lain-lain). Kota adalah agregat dari bangunan yang dimiliki bersama pada suatu ruang jaringan yang mengalir diantara blok. Jaringan ini menghubungkan konektivitas ruang jalan yang dapat membentuk suatu struktur.

Tahapan yang perlu dilakukan untuk melakukan analisis tingkat konektivitas jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta adalah menentukan ruang publik dan aksesibilitas, pada ruang publik lebih dilihat pada pola jaringan jalan serta konektivitas jalan di kawasan Blok M Jakarta. Hasil dari analisis *space syntax*

menghasilkan tingkat konektivitas pada jalur pedestrian di lokasi transit sehingga memberi penilaian pada setiap ruang memiliki tingkat konektivitas yang berbeda, sehingga dapat dilihat ruang mana yang memiliki konektivitas yang tinggi dan rendah.

3.6.3 Menjelaskan pengaruh jalur pedestrian terhadap perilaku pejalan kaki berdasarkan konektivitas di Kawasan Blok M Jakarta

Dalam menentukan pengaruh jalur pedestrian terhadap pejalan kaki di Kawasan Blok M Jakarta, alat analisis yang digunakan peneliti adalah Analisis Statistik Kualitatif. Analisis data ini dimaksudkan untuk pengelompokan data berdasarkan variabel yang diteliti, mentabulasi data berdasarkan variabel yang diperoleh dari seluruh reponden serta mengkomparasikan hasil sasaran-sasaran sebelumnya dengan tinjauan kebijakan terkait. Dengan tujuan bahwa dengan analisis statistik kualitatif dapat mengembangkan pemahaman mengenai teori dan kondisi di lapangan. Pada analisis ini menjelaskan tingkat konektivitas di Blok M Jakarta dari sisi pengguna pejalan kaki serta melihat dari hasil *space syntax*. Dilihat pada kedua hal tersebut dapat dilihat bahwa pengaruh jalur pedestrian terhadap perilaku pejalan kaki berdasarkan konektivitas di Kawasan Blok M Jakarta.

3.7 Tahapan Penelitian

3.7.1 Perumusan Masalah

Perumusan masalah merupakan tahap awal yang digunakan untuk mengidentifikasi isu permasalahan sesuai dengan topic penelitian. Perumusan masalah disini merupakan proses mengidentifikasi permasalahan yang akan diangkat dan dalam penelitian ini dirumuskan sebuah masalah yaitu sejauh mana kondisi jalur pedestrian untuk mendukung pengguna pejalan kaki berdasarkan konektivitas titik transit di kawasan blok m Jakarta

3.7.2 Studi Literatur

Studi literature merupakan tahapan kedua setelah merumuskan masalah yaitu dengan melakukan pengumpulan

informasi terkait permasalahan dan objek penelitian yang berupa teori-teori dan konsep-konsep yang relevan untuk dijadikan sebuah literature. Sumber teori yang bisa dijadikan sebuah literature terdiri dari internet, jurnal, buku dan penelitian yang ada kaitiannya dengan penelitian yang dilakukan sekarang. Setelah dikumpulkan teori yang ada disesuaikan dengan permasalahan yang ada, sehingga didapatkan landasan teori dalam penelitian.

3.7.3 Pengumpulan Data

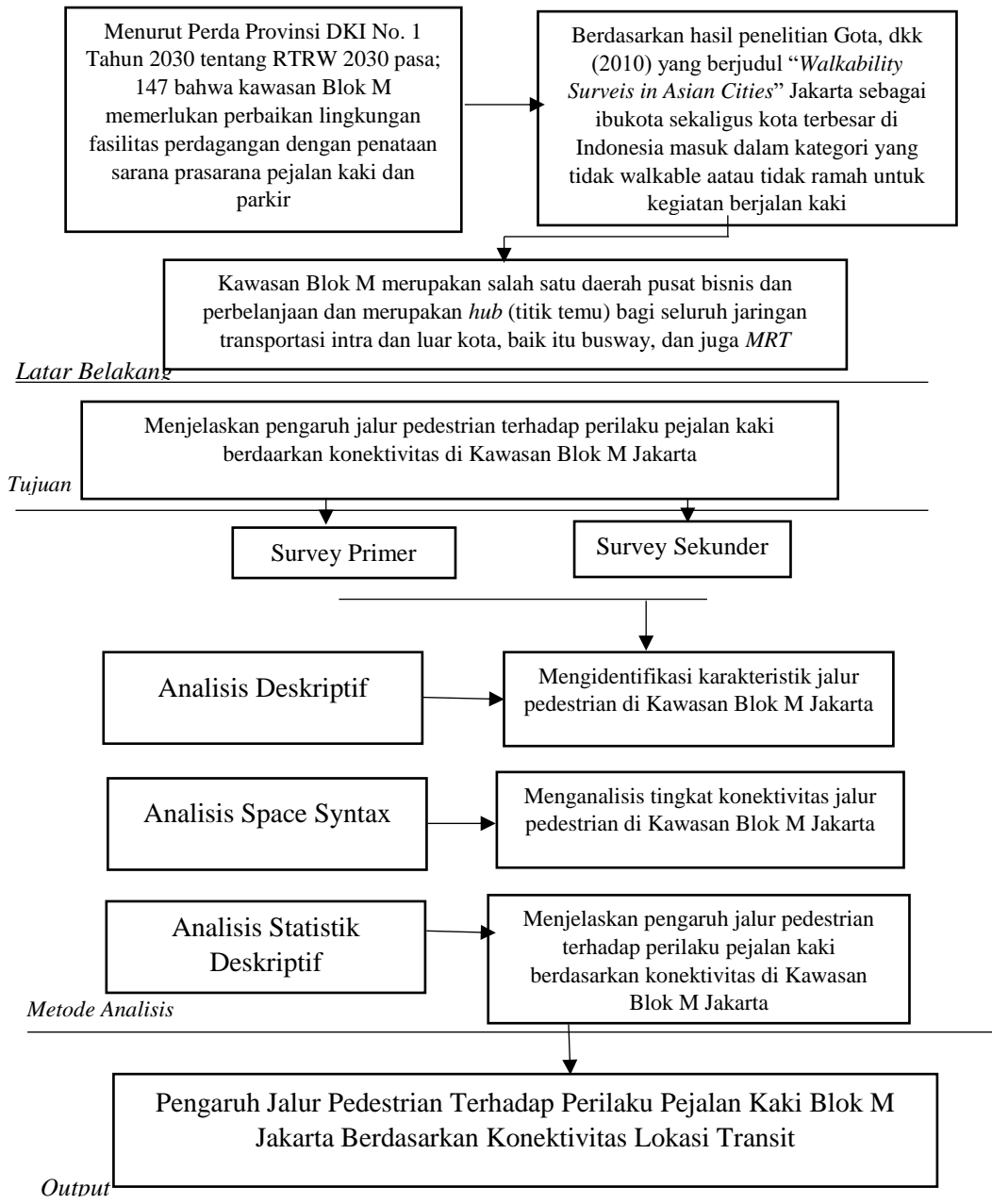
Pengumpulan data dilakukan dengan menyesuaikan data-data yang dibutuhkan untuk melakukan analisis yang diperlukan dalam penelitian. Pada pengumpulan data terbagi atas dua pengumpulan data yaitu data primer dan data sekunder. Data primer dapat berupa observasi, wawancara, dan penyebaran kuisioner. Sedangkan data sekunder dapat berupa data yang didapat oleh instansi yang terkait, jurnal, artikel, buku, maupun media cetak.

3.7.4 Analisa dan Hasil Pembahasan

Tahapan selanjutnya adalah analisa dan hasil pembahasan yang merupakan tahap inti berupa perumusan konsep penelitian dari data dan informasi yang telah dikumpulkan sebelumnya. Analisa yang dilakukan berlandaskan hasil sintesa kajian pustaka yang kemudian akan diinterpretasikan dalam pembahasan

3.7.5 Penarikan Kesimpulan

Tahap terakhir dalam kegiatan penelitian adalah penarikan kesimpulan. Pada tahap ini hasil analisis yang didapatkan akan disimpulkan menjadi sebuah jawaban penelitian atas perumusan masalah yang telah ditentukan di awal. Kesimpulan tersebut akan diusulkan menjadi pengaruh jalur pedestrian terhadap perilaku pejalan kaki berdasarkan konektivitas titik transit.



Gambar 3. 5 Tahapan Penelitian
Sumber: Peneliti, 2017

(Halaman ini sengaja di kosongkan)

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum

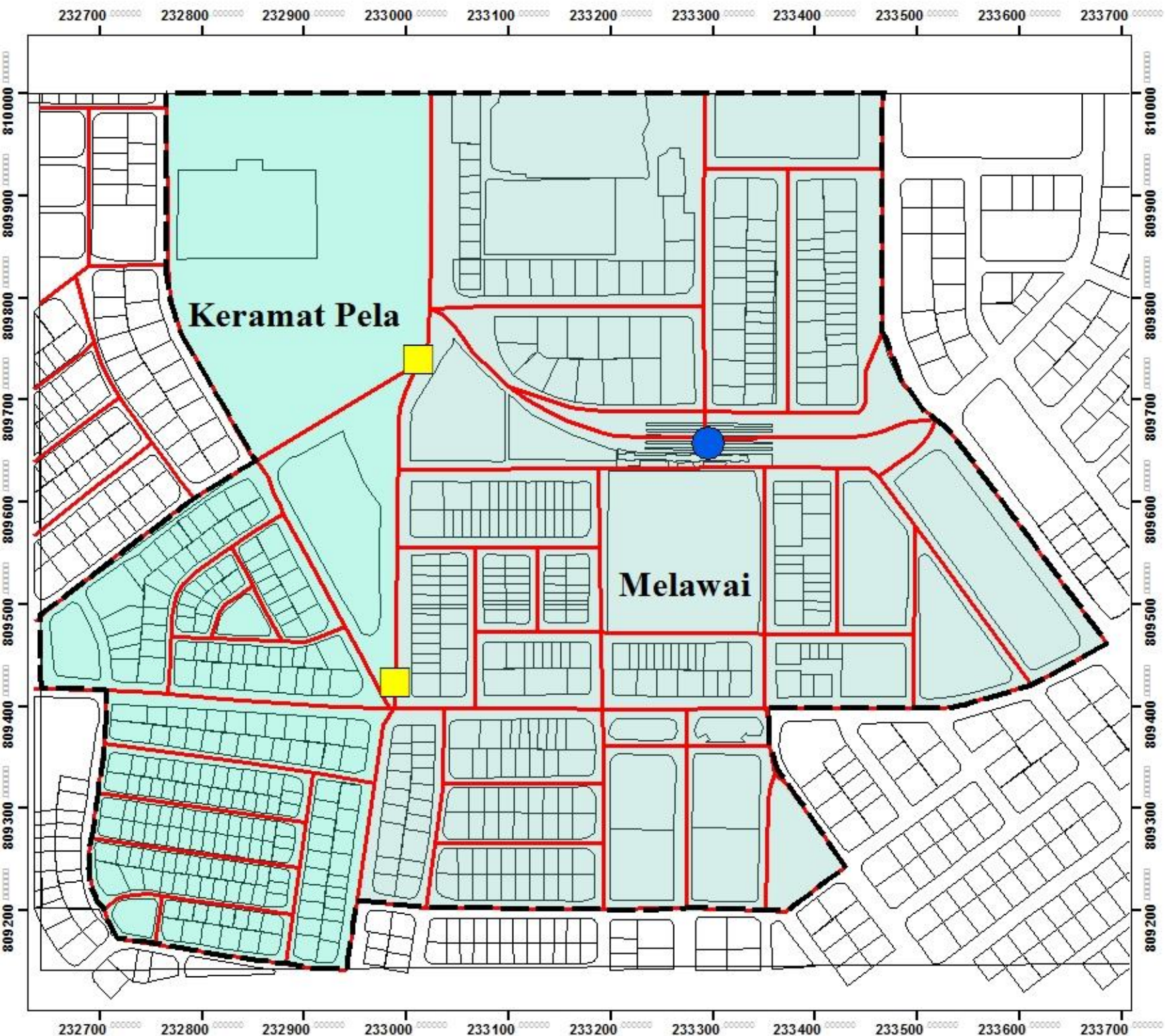
4.1.1 Wilayah Administrasi

Pada penelitian ini wilayah administrasi yang dijadikan studi kasus adalah Kawasan Blok M Jakarta. Berikut merupakan batas administratif Kawasan Blok M Jakarta.

- Sebelah Utara : Jalan Falatehan
- Sebelah Timur : Jalan Iskandarsyah
- Sebelah Selatan : Jalan Melawai
- Sebelah Barat : Jalan Bulungan

Dalam penelitian ini batas wilayah penelitian adalah batasan dari (UDGL) Blok M dan *Urban Design Guideline* MRT Jakarta tahap I, serta sistem blok dari Rencana Detail Tata Ruang (DRTR) Kecamatan di DKI Jakarta dengan radius 600 meter. Kawasan Blok M termasuk dalam Kecamatan Kebayoran Baru dengan luas 1295 ha, tetapi dalam batas wilayah penelitian hanya meliputi kelurahan Melawai dan Keramat Pela yang memiliki luas sebesar 250 ha tetapi hanya 44.52 ha yang menjadi luas wilayah penelitian. Pada peta 4.2 dijabarkan lingkup administrasi dan masing-masing kelurahan di wilayah penelitian.

(halaman ini sengaja dikosongkan)



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA

Pengaruh Jalur Pedestrian Terhadap Penilaku
Pejalan Kaki Pengguna MRT Blok M Jakarta
Berdasarkan Konektivitas Lokasi Transit



Legend

- Halte Blok M
- Batas Wilayah
- Titik Transit
- Jaringan Jalan



1:5,000

Peta 4.2 Lingkup Wilayah
Administrative Wilayah Penelitian

Sumber: Penulis, 2017

(halaman ini sengaja dikosongkan)

4.1.2 Rencana MRT Jakarta

Proyek pembangunan infrastruktur Sarana Angkutan Umum Massal (SAUM) berbasis jalur kereta (*railway track*) dari Koridor *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta Tahap I (Lebak Bulus – Bundaran Hotel Indonesia). Proyek pembangunan koridor MRT Jakarta Tahap I sendiri mencakup pula terdapatnya rencana pengembangan 13 (tiga belas) titik kawasan transit terpadu, yang masing-masing dilengkapi dengan infrastruktur halte/ stasiun MRT. Pengembangan kawasan sekitar titik transit stasiun tidak hanya meliputi pengaturan bangunan stasiun MRT tetapi juga pada tahap kesiapan perencanaan serta perancangan ruang kota yang mampu mengakomodasikan kebutuhan aktivitas transit, sekaligus peningkatan kualitas lingkungan menjadi kebutuhan utama dalam penatan Koridor MRT.

Pembangunan koridor MRT Jakarta perlu diarahkan pada perbaikan kualitas ruang kota, efektifitas layanan lingkungan, efisiensi layanan transportasi, serta perbaikan dinamika kota, baik secara fisik, sosial maupun ekonomi. Penerapan sistem pembangunan berorientasi transit/ *Transit Oriented Development* (TOD) ini akan digunakan sebagai alat untuk memperbaiki kualitas fungsional dan lingkungan yang ada, juga meningkatkan kualitas estetika ruang kota. Dalam memudahkan pergerakan transit dan perpindahan moda yaitu:

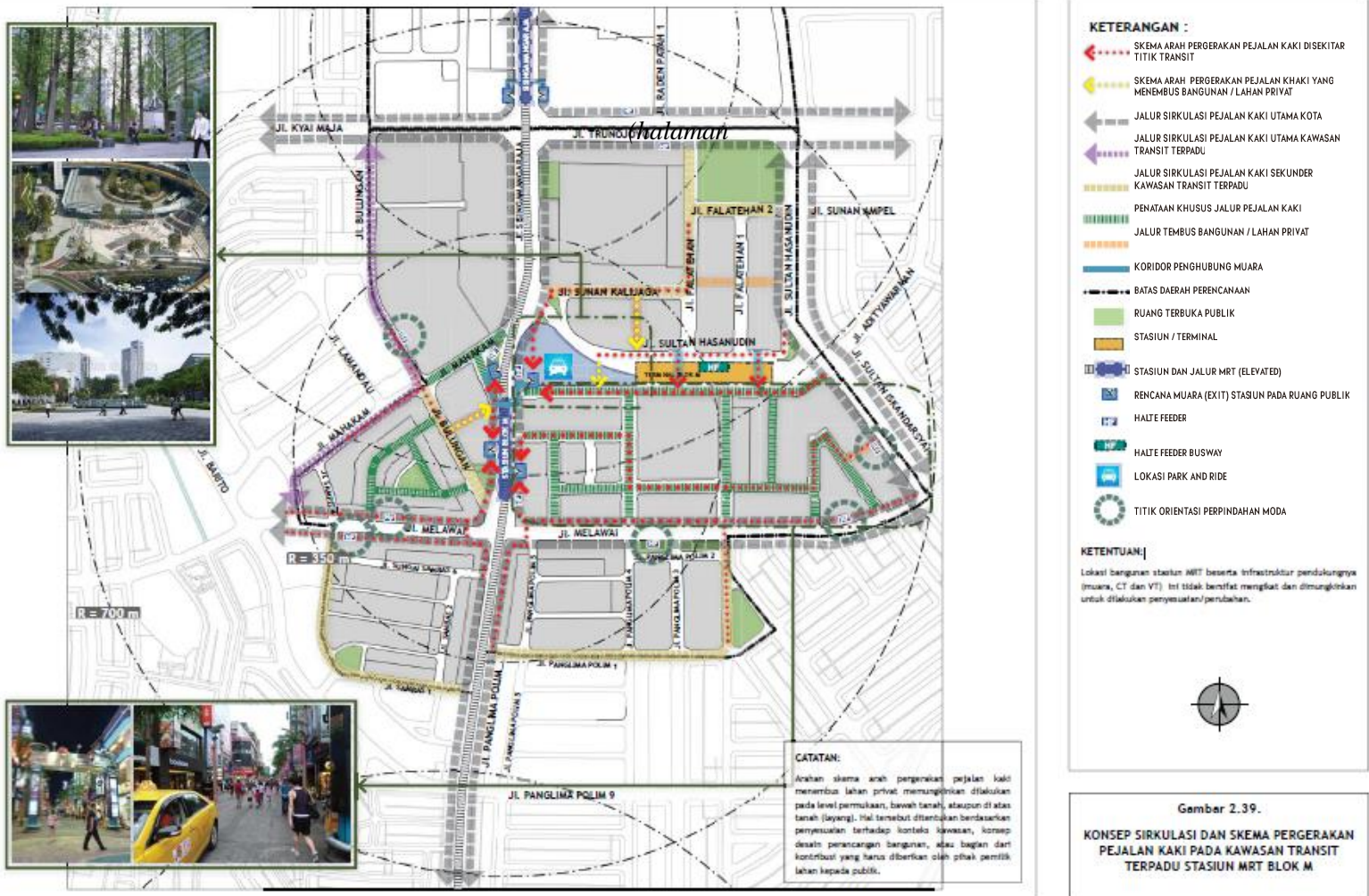
- Konektivitas dan atraktifitas untuk mendukung aktivitas pejalan kaki dalam kawasan transit terpadu dengan menyediakan akses penghubung pejalan kaki dari dan menuju titik transit pada lahan privat yang dapat diakses oleh publik minimum sesuai waktu aktif operasional MRT.
- Penyediaan kanopi/ selasar jalur pejalan kaki yang menghubungkan titik transit dengan fungsi dalam bangunan yang bersifat terbuka

Dalam rencana MRT Jakarta dilihat konsep sistem sirkulasi dan penghubung dalam Kawasan Transit Terpadu Koridor MRT Jakarta adalah *walkable neighborhood*, yaitu konsep perancangan ruang kota

yang mengutamakan kelancaran dan kenyamanan pergerakan pejalan kaki di dalam kawasan, yang terintegrasi dengan sistem angkutan umum dan jalur kendaraan. Berdasarkan hirarkinya, sistem sirkulasi pejalan kaki pada kawasan transit terpadu koridor MRT terbagi atas 3 (tiga) jenis, antara lain:

1. Sistem sirkulasi pejalan kaki utama kota, yaitu jalur pejalan kaki yang berada pada koridor-koridor utama kota, yang menghubungkan seluruh Daerah Perencanaan kawasan transit terpadu koridor MRT
2. Sistem sirkulasi pejalan kaki utama kawasan, yaitu jalur pejalan kaki yang berperan sebagai *pedestrian spine* pada layer kedua kawasan
3. Sistem sirkulasi pejalan kaki sekunder kawasan, yaitu jalur pejalan kaki pada kelas jalan lingkungan, yang berperan sebagai jalur penghubung di dalam kawasan.

Stasiun MRT di kawasan Blok M memiliki skema umum sistem pergerakan transit yang memiliki elemen pelengkap jalur pejalan kaki yang dapat mendukung kenyamanan, keamanan, dan keselamatan pengguna. Diharapkan pada area jalur pejalan kaki dapat menuju bangunan/ fungsi, destinasi di kawasan tersebut serta halte. Dapat dilihat pada peta dibawah tentang konsep sirkulasi dan skema pergerakan pejalan kaki pada kawasan transit terpadu di Stasiun MRT Blok M.



Gambar 4. 1 Konsep Sirkulasi dan Skema Pergerakan Pejalan Kaki Pada Kawasan Transit Terpadu Stasiun MRT Blok M

Sumber: MRT Jakarta, 2017

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

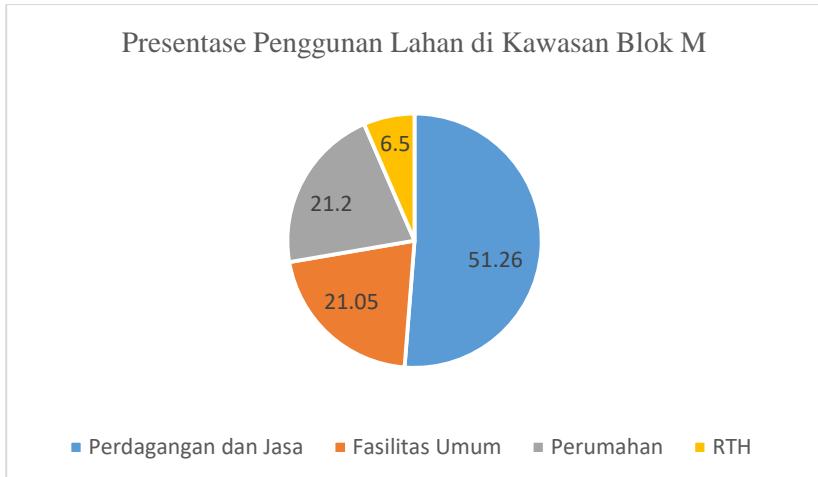
4.1.3 Jenis Penggunaan Lahan

Gambaran penggunaan lahan diidentifikasi berdasarkan jenis-jenis penggunaan lahan pada masing-masing kawasan transit. Gambaran umum pada kawasan wilayah penelitian terbagi menjadi fungsi perdagangan dan jasa, perumahan, fasilitas umum dan ruang terbuka hijau (RTH). Mayoritas penggunaan lahan di Kawasan Blok M adalah perdagangan dan jasa dengan luas hingga 51.26 % dari total luas wilayah. Sedangkan penggunaan lahan seperti fasilitas umum dan perumahan hanya 9,37% dan 9.44% dari total luas wilayah. Sementara itu, ruang terbuka hijau (RTH) hanya memiliki luas sebesar 2.89% dari total luas wilayah yang tersebar dengan tingkat kepadatan yang tinggi di wilayah penelitian. Luas penggunaan lahan secara lebih jelas dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4. 1 Luas Penggunaan Lahan di Kawasan Blok M

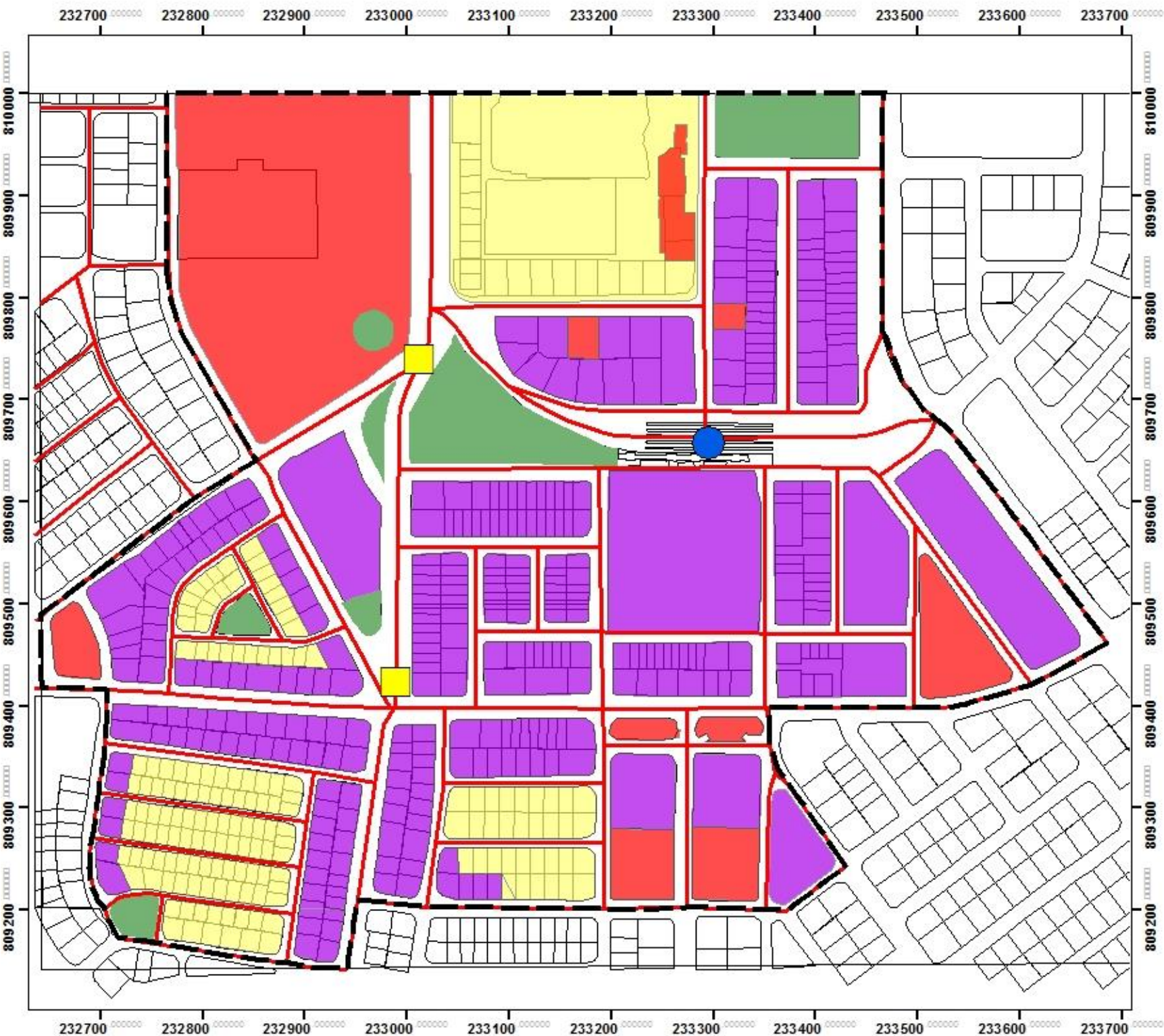
No	Jenis Pengunan Lahan	Luas (Ha)	Presentasi (%)
1	Perdagangan dan Jasa	22.82	51.26
2	Fasilitas Umum	9.37	21.05
3	Perumahan	9.44	21.20
4	RTH	2.89	6.50
Jumlah		44.52	100

Sumber: Hasil Analisis, 2016



Grafik 4. 1 Presentse Penggunaan Lahan di Kawasan Blok M Jakarta
Sumber: Peneliti, 2017

Berdasarkan chart diatas terlihat jelas bahwa di kawasan Blok M Jakarta merupakan pusat perdagangan dan jasa. Dikarenakan lebih dari 50% dari total lahan di kawasan tersebut dijadikan tempat perdagangan dan jasa. Dapat dilihat pada peta 4.3 mengenai peta penggunaan lahan di kawasan Blok M.



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA

Pengaruh Jalur Pedestrian Terhadap Penilaku
Pejalan Kaki Pengguna MRT Blok M Jakarta
Berdasarkan Konektivitas Lokasi Transit



Legend

- Halte Blok M
- Batas Wilayah
- Titik Transit
- Jaringan Jalan
- Perdagangan dan Jasa
- RTH
- Fasilitas Umum
- Perumahan



1:5,000

Peta 4.3 Penggunaan Lahan
di Kawasan Blok M

Sumber: Penulis, 2017

(halaman ini sengaja dikosongkan)

4.1.4 Kependudukan

Penduduk di kecamatan Kebayoran Baru dibedakan menurut jenis kelamin dengan jumlah total sebanyak 143.348 jiwa. Pada kecamatan Kebayoran Baru yang termasuk dalam wilayah penelitian adalah kelurahan Melawai dan kelurahan Keramat Pela. Pada kelurahan Melawai jumlah penduduk lebih didominasi oleh perempuan yaitu 1.829 jiwa, sedangkan pada kelurahan Keramat Pela juga didominasi oleh perempuan dengan jumlah 7.011 jiwa. Berikut merupakan tabel jumlah penduduk di Kecamatan Kebayoran Baru berdasarkan jenis kelamin di tahun 2016.

Tabel 4. 2 Jumlah Penduduk dan Sex Ratio di Kecamatan Kebayoran Baru menurut Kelurahan dan Jenis Kelamin

No	Kecamatan	Laki-Laki	Perempuan	Jumlah	Sex Ratio
1	Gandaria Utara	20.542	20040	40.564	102
2	Cipete Utara	19.452	18.946	38.398	103
3	Pulo	3.207	3.913	7.120	82
4	Petogogan	5.437	5.595	11.032	97
5	Melawai	1.666	1.829	3.495	91
6	Keramat Pela	6.897	7.011	13.908	98
7	Gunung	5.212	5.438	10.650	96
8	Selong	2.331	2.754	5.085	85
9	Rawa Barat	3.410	3.826	7.236	89
10	Senayan	3.031	2.829	5.860	107
Kebayoran baru		71.167	72.181	143.348	99

Sumber: BPS Jakarta, 2016

4.1.5 Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian adalah jalur yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan kepada pejalan kaki dalam mencapai tujuan serta memberikan pelayanan yang aman, nyaman bagi pejalan kaki tersebut. Pejalan kaki memiliki hak pada pengguna jalan sehingga jaringan jalan membutuhkan jalur pejalan kaki demi mendukung kawasan tersebut. Pada kawasan *Transit Oriented Development*

memanfaatkan transportasi umum sehingga masyarakat diarahkan untuk berjalan kaki atau menggunakan sepeda, sehingga penerapan jalur pejalan kaki sangat berpengaruh pada kawasan *Transit Oriented Development*.

Kawasan Blok M Jakarta merupakan pengembangan *Transit Oriented Development*, sehingga pada kawasan ini harus memiliki jalur pedestrian yang terutama di jalan utama, antara lain pada sepanjang koridor Jalan Falatehan, Jalan Iskandarsyah, Jalan Melawai dan Jalan Bulungan. Pada kawasan Blok M Jakarta tidak semuanya jalur pedestrian di kawasan tersebut terlayani dengan baik sehingga sulit bagi masyarakat di kawasan tersebut menggunakan jalur pedestrian.

Lokasi utama jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta hampir rata-rata sudah memiliki jalur pedestrian dengan lebar jalur pedestrian dapat dilihat pada Tabel 4.3. Lebar jalur pedestrian di Kawasan Blok M sudah terlihat memadai, tetapi beberapa jalur pedestrian di kawasan tersebut disalahgunakan oleh masyarakat setempat.

Tabel 4. 3 Lokasi dan Lebar Jalur Pedestrian

No	Lokasi Jalur Pedestrian	Lebar (meter)
1	Jalan Falatehan (sisi utara)	2-4 meter
2	Jalan Iskandarsyah (sisi timur)	1-3 meter
3	Jalan Melawai (sisi selatan)	2-5 meter
4	Jalan Bulungan (sisi barat)	1-3 meter

Sumber: Hasil Peneliti, 2016

Dapat dilihat pada gambar di bawah menjelaskan bahwa jalur pedestrian di kawasan Blok M kurang tersedia dikarenakan jalur pedestrian tersebut dijadikan tempat parkir dan pedagang kaki lima. Hal ini mengakibatkan masyarakat di kawasan Blok M tidak nyaman untuk mengakses jalur pedestrian di kawasan tersebut. Oleh karena itu, koridor-koridor yang tidak tersedianya jalur pedestrian

mengharuskan masyarakat untuk menggunakan jalur kendaraan sebagai jalur pejalan kaki.



Gambar 4. 4 Jalur Pedestrian di Depan Plaza Blok M (Kode 1 & 2)
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017



Gambar 4. 5 Jalur Pedestrian di Daerah Mesjid Alfatehan
(Kode 3 & 4)
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017



Gambar 4. 6 Jalur Pedestrian di Mahkamah Agung (Kode 5 & 6)
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017



Gambar 4. 9 Jalur Pedestrian di Perumahan depan Plaza Blok M
 (Kode 7 & 8)
Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017



Gambar 4. 10 Jalur Pedestrian di Koridor depan Bank Mega
(Kode: 9 & 10)

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017



Gambar 4. 13 Jalur Pedestrian di Koridor Melawai (Kode 11& 12)

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017



Gambar 4. 14 Jalur Pedestrian di Koridor Sungai Sambas (Kode 13



Gambar 4. 17 Jalur Pedestrian di Kodidor Blok M Square (Kode 15 & 16)

Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2017



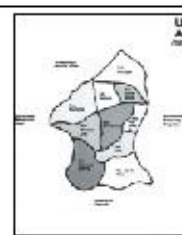
JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA

Pengaruh Jalur Pedestrian Terhadap Perilaku
Pejalan Kaki Pengguna MRT Blok M Jakarta
Berdasarkan Konektivitas Lokasi Transit



Legend

- Batas Wilayah
- Batas Wilayah
- Sampel Jalur Pedestrian
- Jalan Lokal
- Jalan Kolektor
- Jalan Arteri



1:5,000

Peta 4.3 Jalur Pedestrian
di Kawasan Blok M Jakarta

Sumber: Penulis, 2017

(halaman ini sengaja dikosongkan)

4.2 Mengidentifikasi Karakteristik Jalur Pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta

Dalam mengidentifikasi jalur pedestrian digunakan indikator yang terdapat pada tinjauan pustaka yaitu dimensi pedestrian, konektivitas jalur pedestrian dan kondisi jalur pedestrian. Berikut adalah penjelasan variabel dari masing-masing indikator yang digunakan dalam penelitian.

4.2.1 Jalur Pedestrian di Kawasan TOD

Penyediaan prasarana jalur pedestrian merupakan pengembangan pada kawasan transit atau *Transit Oriented Development* (TOD). Menurut Kementrian PU No. 3 Tahun 2014, dalam melayani pejalan kaki di haruskan setiap pejalan kaki menempuh jarak maksimal 400 meter atau waktu tempuh maksimal 10 menit untuk mencapai titik transit/ halte di kawasan tersebut. Prinsip dalam perencanaan jalur pejalan kaki untuk mempermudah pejalan kaki mencapai tempat tujuan dengan jarak yang sedekat mungkin serta waktu tempuh yang cukup.

Di kawasan Blok M dapat dilihat bahwa konektivitas pejalan kaki dari titik transit ke tempat tujuan di kawasan Blok M dapat dilihat dari pada jarak dan waktu tempuh pada masing-masing blok. Pada perhitungan jarak tempuh dan waktu tempuh pada setiap blok yang di bagi menjadi sub-blok dapat dilihat pada **Lampiran 4**, sedangkan pada Tabel 4.4 adalah hasil olahan data tentang konektivitas jalur pedestrian di setiap blok di Kawasan Blok M.

Tabel 4. 4 Konektivitas Jalur Pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta

Blo k	Minim al Waktu Tempu h (menit)	Maksim al Waktu Tempuh (menit)	Waktu Tempu h Rata- Rata (meter)	Minim al Jarak Tempu h	Maksim al Jarak Tempuh (meter)	Jarak Tempu h Rata- Rata (Meter)
1	3	7	4.71	250	550	385

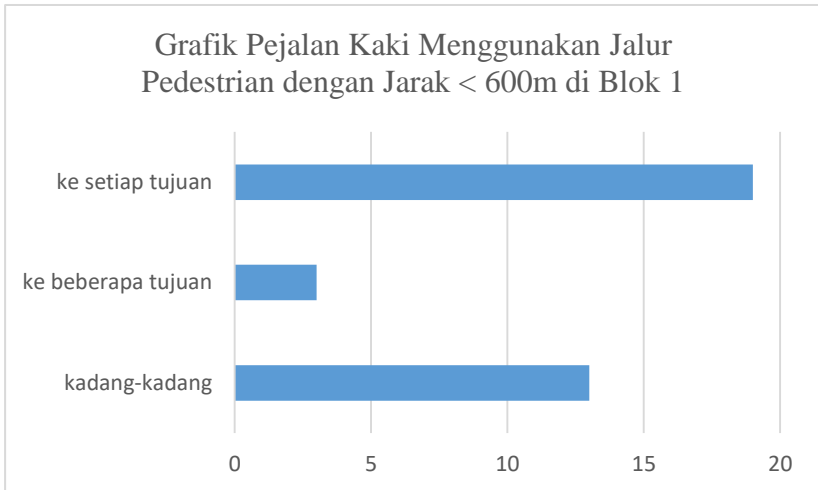
2	2	10	7.13	200	750	512
3	2	7	4.2	100	600	356

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Berdasarkan pada tabel di atas dapat dilihat bahwa konektivitas jalur pedestrian di kawasan Blok M Jakarta masih belum mendukung kegiatan di lokasi transit yang dapat mendorong masyarakat berjalan kaki di dalam kawasan transit dengan jarak tempuh maksimal 400 meter dan waktu tempuh maksimal 10 menit dari dan menuju titik transit.

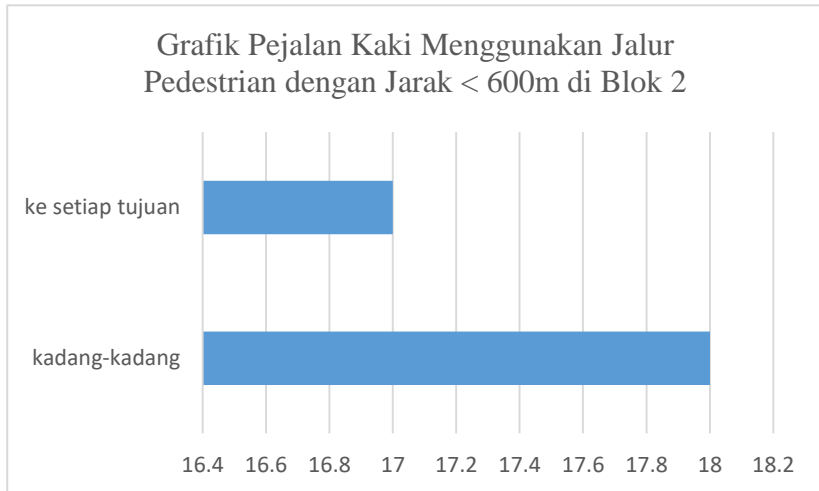
Walaupun pada setiap blok di kawasan Blok M tidak sesuai, karena jarak dan waktu tempuh yang tidak seimbang. Dapat dilihat pada Blok 1 dan Blok 3 jarak tempuh maksimal untuk mencapai lokasi transit lebih dari 400 meter, sedangkan waktu yang di tempuh mencapai 7 menit ke lokasi transit. Waktu yang di tempuh pada Blok 1 dan Blok 3 sesuai dengan peraturan bahwa waktu maksimal waktu tempuh di suatu kawasan ke lokasi transit mencapai 10 menit. Dapat dilihat pada Blok 2 bahwa jarak maksimal yang ditempuh sangat jauh berbeda dibandingkan jarak yang efisien untuk di tempuh.

Pejalan kaki yang ada di setiap blok memiliki persepsi berbeda mengenai jarak tempuh bagi pejalan kaki menuju titik transit yang dapat dilihat pada **Lampiran 2**. Menurut pejalan kaki pada blok 1 yang dapat dilihat pada Grafik 4.1 bahwa rata-rata pejalan kaki akan menggunakan jalur pedestrian < 600 meter, hanya beberapa pejalan kaki saja yang menggunakan jalur pedestrian ke beberapa tempat. Jika di dibandingkan pada Tabel 4.4 bahwa maksimal jarak tempuh yang ada di Blok 1 adalah 550 meter, sehingga pejalan kaki yang berada pada blok 1 akan menggunakan jalur pedestrian ke setiap sudut di Kawasan Blok M Jakarta.



Grafik 4. 2 Grafik Pejalan Kaki Menggunakan Jalur Pedestrian dengan Jarak kurang 600 meter di Blok 1
Sumber: Hasil Analisis, 2017

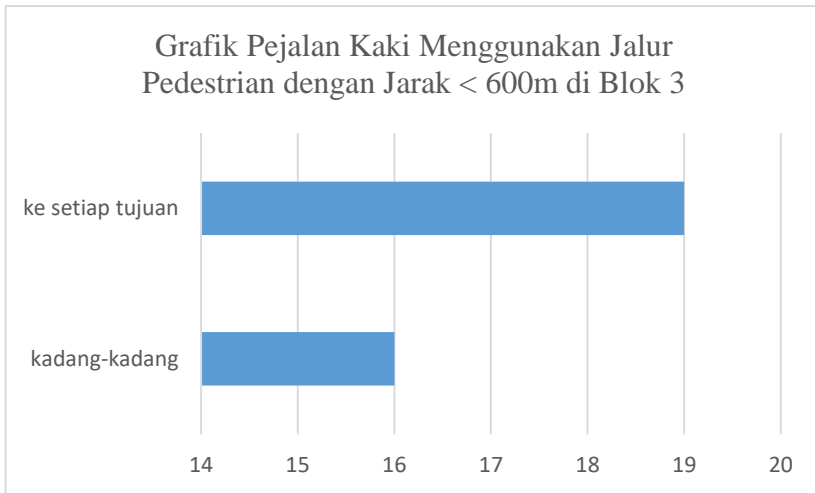
Menurut pejalan kaki pada blok 2 yang dapat dilihat pada Grafik 4.2 bahwa pejalan kaki hanya menggunakan jalur pedestrian < 600 meter kebeberapa sudut di Kawasan Blok M Jakarta. Jika dibandingkan pada Tabel 4.4 bahwa maksimal jarak tempuh yang ada di Blok 2 adalah 750 meter, hal tersebut membuat pejalan kaki tidak ingin menggunakan jalur pedestrian setiap sudut di kawasan tersebut.



Grafik 4. 3 Grafik Pejalan Kaki Menggunakan Jalur Pedestrian dengan Jarak kurang 600 meter di Blok 2

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Menurut pejalan kaki pada blok 3 yang dapat dilihat pada Grafik 4.1 bahwa rata-rata pejalan kaki akan menggunakan jalur pedestrian < 600 meter, hanya beberapa pejalan kaki saja yang menggunakan jalur pedestrian ke beberapa tempat. Jika di bandingkan pada Tabel 4.4 bahwa maksimal jarak tempuh yang ada di blok 3 adalah 600 meter, sehingga pejalan kaki yang berada pada blok 3 akan menggunakan jalur pedestrian ke setiap sudut di Kawasan Blok M Jakarta.



Grafik 4. 4 Grafik Pejalan Kaki Menggunakan Jalur Pedestrian dengan Jarak kurang 600 meter di Blok 3

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Dapat dilihat dari hasil pengolahan kuisioner yang dilakukan untuk melihat persepsi pejalan kaki menggunakan jalur pedestrian dengan jarak kurang dari 600 m. Menurut persepsi pejalan kaki 50% dari seluruh responden yang diambil bahwa pejalan kaki akan menggunakan jalur pedestrian ke setiap tujuan di kawasan Blok M dan 43% dari seluruh responden kadang-kadang menggunakan jalur pedestrian dengan jarak kurang dari 600 meter. Dalam hal ini dapat dilihat bahwa jarak tempuh 400 meter sangatlah efisien bagi pejalan kaki menggunakan jalur pedestrian.

4.2.1 Ramah Pejalan Kaki

Lingkungan kawasan yang ramah pejalan kaki merupakan salatu satu kunci dari konsep pengembangan kawasan *Transit Oriented Development* (TOD) dengan tujuan untuk mengurangi penggunaan pribadi dan mengoptimalkan penggunaan angkutan umum, maka lingkungan yang nyaman dan aman bagi pejalan kaki harus disediakan di kawasan transit. Ramah pejalan kaki dapat ditinjau dari beberapa hal seperti sirkulasi jalur yang menerus, dimensi jalur

pejalan kaki, tidak terjadi alih fungsi di jalur pejalan kaki serta melihat kenyamanan, keamanan, dan kemudahan menggunakan jalur pejalan kaki.

Jalur pejalan kaki memiliki peran yang sangat penting dalam sebuah kawasan di perkotaan. Kapasitas yang dapat di tampung oleh pengguna jalur pejalan kaki pada suatu jaringan yang berdasarkan lebar jalur pejalan kaki tersebut. Dalam terciptanya jalur pejalan kaki yang baik, dimensi pedestrian yang dibutuhkan berdasarkan kelas jalan. Menurut Kementrian PU No. 3 Tahun 2014 bahwa dimensi pedestrian berdasarkan kelas jalan yang di bagi menjadi jalan kelas 1 (lebar jalan 20 meter, lebar pedestrian 7 meter), jalan kelas 2 (lebar jalan 14 meter, lebar pedestrian 2,5 meter), dan jalan kelas 3 (lebar jalan 10 meter, lebar pedestrian 2 meter).

Lebar jalan di kawasan Blok M Jakarta rata-rata adalah 3-20 meter dengan kelas jalan yang terbagi menjadi kelas 2 dan kelas 3. Di kawasan Blok M Jakarta terdapat jalan arteri, kolektor dan lokal. Serta pada **Tabel 4.4** di jelaskan mengenai dimensi pedestrian yang ada di kawasan Blok M Jakarta.

Tabel 4.5 Dimensi Jalan di Kawasan Blok M

Blok	Nama Jalan	Panjang Jalan	Lebar Jalan	Kelas Jalan
1	Sungai Sambas 1	275	4.7	III
1	Sungai Sambas 2	273	4	III
1	Sungai Sambas 7	464	4	III
1	Sungai Sambar 9	185	3	III
1	Panglima Polim 1	486	6	III

Blok	Nama Jalan	Panjang Jalan	Lebar Jalan	Kelas Jalan
1	Panglima Polim	416	4	III
1	Panglima Polim Raya	575	11	II
1	Bulungan	712	9.3	III
1	Mahakam	430	8.5	III
1	Sampit Satu	418	3	III
1	Sampit 1	226	3.25	III
1	Sampit 2	165	3.5	III
2	Hasanudin Dalam	75	7	III
2	Sunan Kalijaga	153	6	III
2	Palatehan 1	238	11.8	II
3	Wijaya 7	124	4.7	III
3	Nusa Indah	320	4	III
3	Melawai 1	150	8	III
3	Melawai 2	520	12	III
3	Melawai 3	150	7.5	III
3	Melawai 4	225	19	II
3	Melawai 5	225	19	II
3	Melawai 6	185	20.5	I
3	Melawai 7	70	9	III
3	Melawai 8	140	11	III
3	Melawai 9	384	11	III
3	Melawai 10	150	3	III
3	Melawai 11	150	3	III

Blok	Nama Jalan	Panjang Jalan	Lebar Jalan	Kelas Jalan
3	Iskandarsyah 1	751	6	III
3	Iskandarsyah 2	705	6	III
3	Iskandarsyah Raya	630	10.5	II

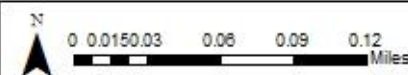
Sumber: Bina Marga, 2017

Dapat dilihat pada **Peta 4.4** jaringan jalan yang ada di kawasan Blok M Jakarta adalah jalan arteri, jalan kolektor dan jalan lokal.



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA

Pengaruh Jalur Pedestrian Terhadap Perilaku
Pejalan Kaki Pengguna MRT Blok M Jakarta
Berdasarkan Konektivitas Lokasi Transit

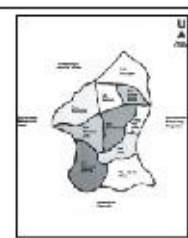


Legend

- Batas Wilayah
- Bangunan

Jaringan Jalan

- Jalan Lokal
- Jalan Kolektor
- Jalan Arteri



Peta 4.4 Jaringan Jalan
di Kawasan Blok M Jakarta

Sumber: Penulis, 2017

(halaman ini sengaja dikosongkan)

Menurut Kementerian PU No: 3 (2014), bahwa jalur pejalan kaki harus memiliki lebar yang bergantung pada intensitas penggunaannya. Jalau pejalan kaki ini setidaknya berukuran lebar 1,8 – 3 meter atau lebih untuk memenuhi tingkat pelayanan yang diinginkan dalam kawasan yang memiliki intensitas pejalan kaki yang tinggi. Setidaknya, jalur pejalan kaki yang terdapat di jalan lokal dan jalan kolektor adalah 1,2 meter, sedangkan jalan arteri adalah 1,8 meter.

Jalur pedestrian di kawasan Blok M rata-rata memiliki lebar 1 – 5 meter. Dapat dilihat pada **Tabel 4.6** terdapat beberapa jalan yang tidak tersedia jalur pedestrian seperti jalan sungai samba dan jalan sampit di kawasan Blok M Jakarta. Padahal jaringan jalan yang ada di koridor tersebut adalah jalan lokal yang di haruskan memiliki jalur pedestrian minimal 1,2 meter.

Tabel 4. 6 Lebar Jalur Pedestrian

Blok	Nama Jalan	Lebar Jalur Pedestrian
1	Sungai Sambas 1	-
1	Sungai Sambas 2	-
1	Sungai Sambas 7	1 meter
1	Sungai Sambar 9	-
1	Panglima Polim 1	2 meter
1	Panglima Polim	-
1	Panglima Polim Raya	2 meter
1	Bulungan	1 meter
1	Mahakam	2 meter
1	Sampit Satu	-
1	Sampit 1	-
1	Sampit 2	-
2	Hasanudin Dalam	3 meter
2	Sunan Kalijaga	4 meter

Blok	Nama Jalan	Lebar Jalur Pedestrian
2	Palatehan 1	3 meter
3	Wijaya 7	2 meter
3	Nusa Indah	1 meter
3	Melawai 1	4 meter
3	Melawai 2	2 meter
3	Melawai 3	2 meter
3	Melawai 4	3 meter
3	Melawai 5	3 meter
3	Melawai 6	3 meter
3	Melawai 7	3 meter
3	Melawai 8	3 meter
3	Melawai 9	4 meter
3	Melawai 10	-
3	Melawai 11	-
3	Iskandarsyah 1	1 meter
3	Iskandarsyah 2	1 meter
3	Iskandarsyah Raya	2 meter

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Berdasarkan tabel di atas, diketahui bahwa lebar dari dimensi jalur pejalan kaki di lawasan Blok M masih belum seragam. Jalur pedestrian yang ada di kawasan Blok M hampir rata-rata terhubung ke titik transit di kawasan Blok M. Dimana hal tersebut menyebabkan belum optimalnya daya tampung dari jalur pedestrian yang ada saat ini untuk mempermudah masyarakat mengakses kegiatan yang ada di kawasan Blok M.

Lingkungan kawasan ramah pejalan kaki juga dilihat dari kenyamanan, keamanan, dan kemudahan menggunakan jalur pejalan

kaki. Prasarana dan sarana yang digunakan pada jalur pedestrian harus dapat digunakan dengan mudah untuk memfasilitasi pergerakan pejalan kaki secara mandiri sehingga dapat bergerak dengan aman, mudah, dan nyaman (Kementrian PU No. 3 Tahun 2014). Menurut Panduri & Suwandono, 2015 bahwa jalur pejalan kaki harus memenuhi persyaratan aktivitas berjalan kaki, sebagai berikut:

- Keamanan, leluasa bergerak tanpa terganggu lalu lintas kendaraan bermotor
- Kenyamanan, menyenangkan dengan pemberian rute-rute yang pendek dan jelas serta bebas hambatan dan kelambatan yang dapat mengakibatkan kepadatan pejalan kaki
- Kemudahan dilakukan ke segala arah, tanpa kesulitan, hambatan dan gangguan yang disebabkan ruang yang sempit, permukaan yang naik turun dan sebagainya.

Dilakukan observasi lapangan untuk mengetahui kondisi jalur pedestrian pada kawasan Blok M Jakarta. Dapat dilihat pada tabel 4.7, terdapat hasil observasi kondisi jalur pedestrian yang terdapat di kawasan Blok M Jak

(halaman ini sengaja dikosongkan)

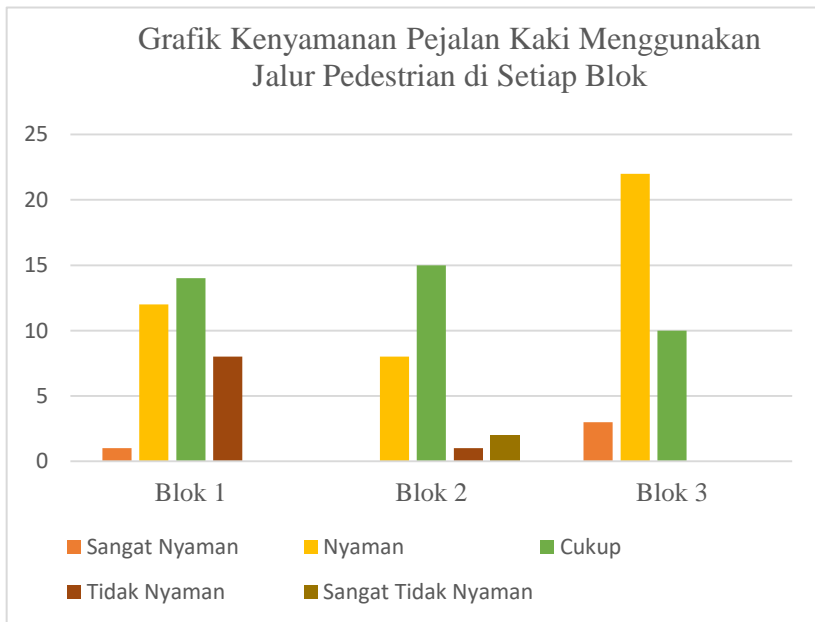
Tabel 4. 7 Kondisi Jalur Pedestrian di Kawasan Blok M

Blok	Keamanan	Kenyamanan	Kemudahan
1	Sebagian besar pada blok ini tidak dapat melakukan pergerakan dengan leluasa diakibatkan tidak tersediannya jalur pedestrian. Jalur pedestrian yang tersedia pada blok ini juga rata-rata digunakan menjadi tempat parkir kendaraan serta pedagang kaki lima. Oleh karena itu, pergerakan pejalan kaki terkadang harus menggunakan jalur kendaraan untuk melakukan pergerakan.	Secara keseluruhan, untuk konteks kenyamanan dalam pemberian rute memang terlayani dengan baik. Walaupun sulit untuk mengakses jalur pedestrian di blok ini.	Untuk keseluruhan, pejalan kaki merasa kesulitan melakukan pergerakan di blok ini karena bukan hanya jalur pedestrian yang disalahgunakan tetapi juga dikarenakan ruang atau lebar pedestrian yang dapat dikatakan sempit serta permukaan yang tidak merata

Blok	Keamanan	Kenyamanan	Kemudahan
2	Sebagian besar pada blok ini, pejalan kaki merasa terganggu oleh kendaraan bermotor, karena hampir rata-rata jalur pedestrian di blok ini disalahgunakan fungsinya sehingga jalur pedestrian harus menggunakan jalur kendaraan bermotor.	Sebagian besar, rute yang diberikan memang sudah terlayani dengan baik. Tetapi waktu yang di tempuh dapat dikatakan tidak pendek serta beberapa di sub-blok di blok ini memiliki jarak yang sangat jauh ke titik transit.	Sebagian besar, kemudahan jalur pedestrian di blok ini dapat dikatakan memadai. Walaupun ada beberapa sub-blok di blok ini masih memiliki ruang yang sempit sehingga menyusahakan pejalan kaki menggunakan jalur pedestrian
3	Secara keseluruhan pada blok ini pejalan kaki tidak terganggu oleh kendaraan bermotor	Secara keseluruhan, kenyamanan dalam memilih rute yang pendek sudah tersedia pada blok ini, sehingga tidak mengakibatkan kepadatan pejalan kaki	Sebagian besar, kemudahan jalur pedestrian di blok ini dapat dikatakan memadai. Walaupun ada beberapa sub-blok di blok ini masih memiliki ruang yang sempit sehingga menyusahakan pejalan kaki

Sumber: Hasil Observasi, 2017

Pada hal ini, peneliti juga menyebarkan kuisioner untuk diberikan responden yang ada di Kawasan Blok M. Dalam hasil kuisioner dapada dilihat bahwa pejalan kaki merasa nyaman dan aman di kawasan tersebut. Dapat dilihat pada grafik-grafik setiap blok mengenai presepsi pejalan kaki terhadap kenyamanan dan keamanan di setiap blok di kawasan penelitian.



Grafik 4. 5 Grafik Kenyamanan Pejalan Kaki Menggunakan Jalur Pedestrian di Setiap Blok
Sumber: Hasil Analisis, 2017

Berdasarkan hasil grafik di atas dapat dilihat bahwa pejalan kaki di setiap blok di Kawasan Blok M Jakarta merasa cukup nyaman dalam menggunakan jalur pedestrian. Pada blok 1 terdapat beberapa pejalan kaki yang merasa tidak nyaman menggunakan jalur pedestrian

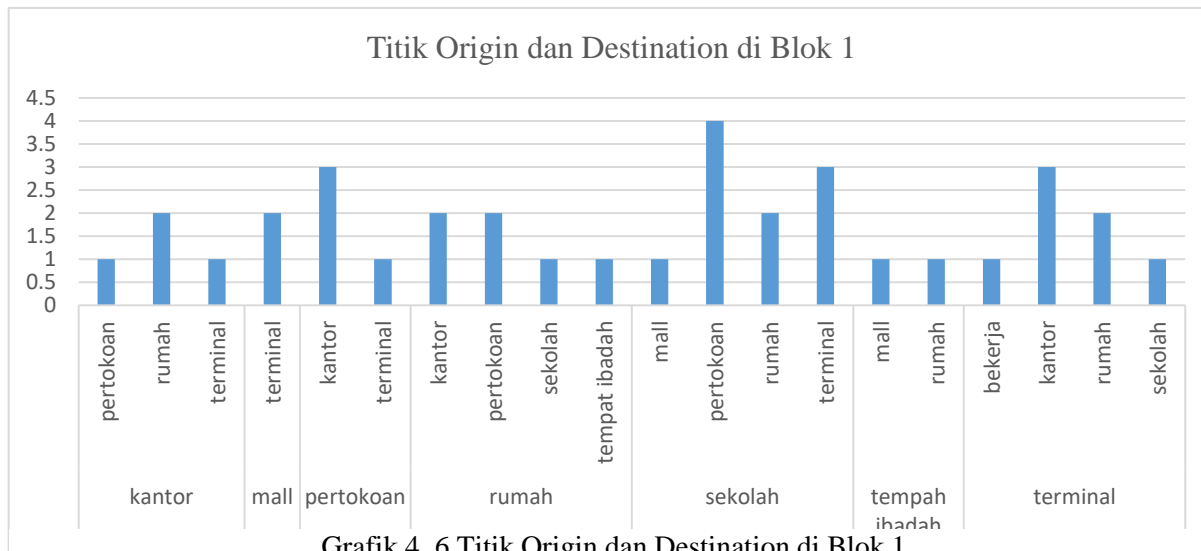
di blok tersebut. Hal tersebut dikarenakan jalur pedestrian yang ada tidak semuanya tersedia pada setiap sub-blok dan terdapat beberapa jalur pedestrian yang disalahgunakan seperti menggunakan jalur pedestrian.

Pada blok 2 terdapat beberapa pejalan kaki yang merasa sangat tidak nyaman untuk menggunakan jalur pedestrian dikarenakan memang jalur pedestrian di blok 2 tidak terlayani dengan baik. Sedangkan pada blok 3, pejalan kaki rata-rata merasa nyaman menggunakan jalur pedestrian di blok tersebut. Jalur pedestrian yang ada di blok 3 memang sudah terlayani dengan baik, sehingga pejalan kaki nyaman untuk menggunakannya.

4.2.3 Ruang Publik

Fungsi ruang publik bagi pejalan kaki antara lain untuk bergerak dari satu bangunan ke bangunan lain, dari bangunan ke *open space* yang ada atau sebaliknya, atau dari suatu tempat yang lainnya di sudut kawasan ruang publik. Menurut Shirvani (1985) bahwa penggunanya memerlukan jalur khusus yang disebut juga dengan pedestrian, yang merupakan salah satu dari elemen-elemen perancangan kawasan yang dapat menentukan keberhasilan dari proses perancangan di suatu kawasan kota. Pedestrian juga diartikan sebagai pergerakan atau sirkulasi perpindahan manusia/ pengguna dari satu tempat asal (*origin*) menuju ke tempat yang dituju (*destination*) dengan berjalan kaki.

Kawasan Blok M memiliki halte atau titik transit yang memerlukan jalur pedestrian yang mempunyai konektivitas antara titik transit ke tata guna lahan di kawasan tersebut. Oleh karena itu, dilakukan pembagian kuisioner di kawasan tersebut untuk mengetahui tempat asal dan tujuan pejalan kaki di kawasan Blok M Jakarta sehari-hari. Dapat dilihat pada **Lampiran 3** bahwa pejalan kaki melakukan aktivitas dari satu bangunan ke bangunan lain. Serta pada **Grafik 4.5**, **Grafik 4.6** dan **Grafik 4.7** menjelaskan titik origin dan destination yang dilakukan pejalan kaki setiap blok di Kawasan Blok M Jakarta.

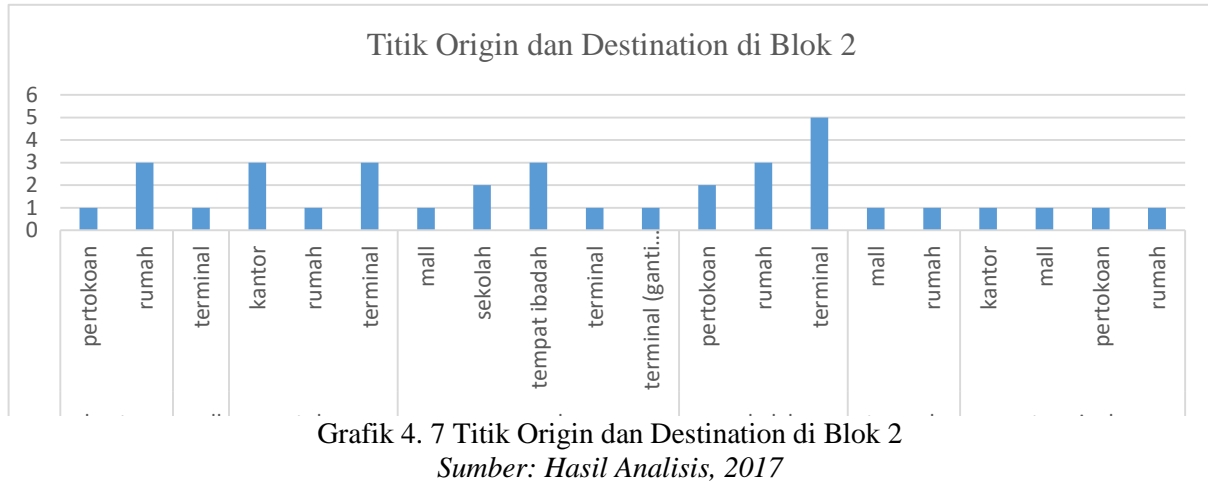


Grafik 4. 6 Titik Origin dan Destination di Blok 1

Sumber: Hasil Analisis, 2017

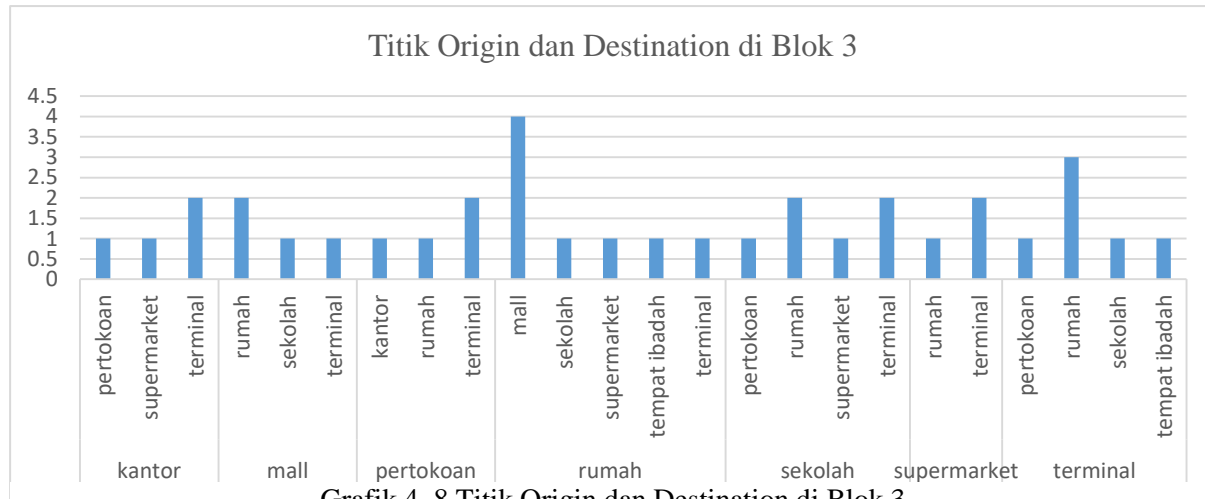
Jalur pedesrtain sebagai sarana transportasi bagi pejalan kaki untuk bergerak dari satu bangunan ke bangunan lain. Berdasarkan pada grafik diatas, dapat dilihat bahwa pejalan kaki melakukan pergerakan dari kantor, mall, pertokoan, rumah, sekolah, tempat ibadah dan terminal dengan tujuan yang berbeda di kawasan Blok M Jakarta. Pada Blok 1, pejalan kaki paling sering menggunakan jalur

pedestrian dari sekolah ke pertokoan. Dikarenakan pada blok 1 memiliki 3 sekolah yang bertepatan di blok tersebut. Oleh karena itu jalur pedestrian banyak digunakan oleh anak sekolahan.



Jalur pedestrian sebagai sarana transportasi bagi pejalan kaki untuk bergerak dari satu bangunan ke bangunan lain. Berdasarkan pada grafik diatas, dapat dilihat bahwa pejalan kaki melakukan pergerakan dari kantor, mall, pertokoan, rumah, sekolah, tempat ibadah dan terminal dengan tujuan ke setiap sudut kawasan Blok M. Pada Blok 2, pejalan kaki paling sering menggunakan jalur pedestrian dari sekolah ke

terminal dikarenakan pada blok 2 terdapat terminal blok M. Oleh karena itu hampir rata-rata pejalan kaki menggunakan jalur pedestrian menuju terminal Blok M.



Grafik 4. 8 Titik Origin dan Destination di Blok 3

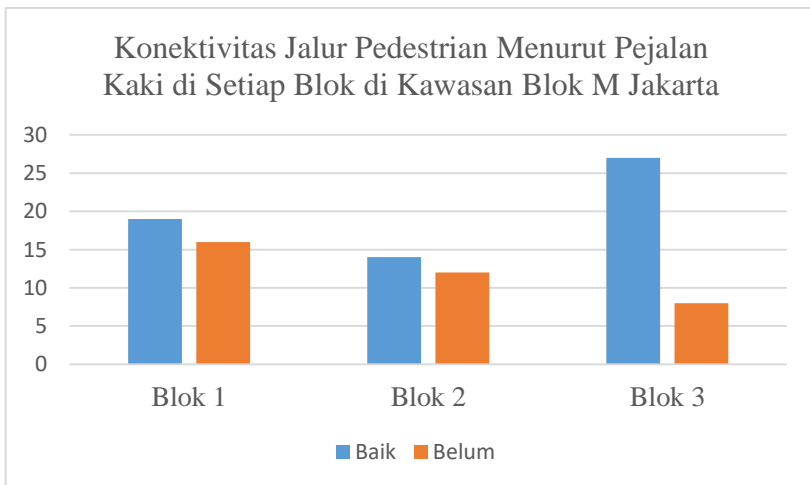
Sumber: Hasil Analisis, 2017

Jalur pedestrian sebagai sarana transportasi bagi pejalan kaki untuk bergerak dari satu bangunan ke bangunan lain. Berdasarkan pada grafik diatas, dapat dilihat bahwa pejalan kaki melakukan pergerakan dari kantor, mall, pertokoan, rumah, sekolah, tempat ibadah dan terminal dengan tujuan ke

setiap sudut di kawasan Blok M. Pada Blok 3 memiliki jalur pedestrian yang terlayani dengan baik sehingga pejalan kaki merasa rata-rata menggunakan jalur pedestrian ke mana saja.

Menurut (Ashadi, Houtrina, & Setiawan, 2012) bahwa jalur pedestrian adalah ruang luar yang digunakan untuk kegiatan penduduk kota sehari-hari, dan juga merupakan ruang publik. Fungsi ruang publik bagi pejalan kaki antara lain untuk bergerak dari satu bangunan ke bangunan lain, dari bangunan ke *open space* yang ada atau sebaliknya, atau dari suatu tempat ke tempat yang lainnya di sudut kawasan ruang publik. Berdasarkan hal ini dapat dilihat dari hasil kuisioner bahwa pejalan kaki bisa menggunakan jalur pedestrian dari satu tempat ke tempat yang lainnya di sudut kawasan tersebut. Walaupun jalur pedestrian di blok-blok tersebut tidak semuanya terlayani tetapi pejalan kaki tetap mau menggunakan jalur pedestrian. Hasil kuisioner tersebut dapat dilihat bahwa pejalan kaki rata-rata menggunakan jalur pedestrian dari mana dan tujuannya. Hasil tersebut ditunjukkan bahwa pada setiap blok di kawasan tersebut melakukan kegiatan di wilayah lingkung sehingga ruang publik yang ada di kawasan Blok M dapat melayani kegiatan penduduk sehari-hari untuk bergerak dari satu bangunan ke bangunan lainnya.

Menurut John Fruin (1979) bahwa berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu-satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada didalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota sehingga hal yang perlu diperhatikan terhadap pedestrian adalah jalur pedestrian yang terkoneksi dengan elemen transportasi lain atau bangunan yang ada di kawasan tersebut. Konektivitas yang dapat dilihat pada **Grafik 4.8** mengenai konektivitas jalur pedestrian menurut pejalan kaki di setiap blok di kawasan Blok M Jakarta.



Grafik 4. 9 Konektivitas Jalur Pedestrian Menurut Pejalan Kaki di Setiap Blok di Kawasan Blok M Jakarta

Sumber: Hasil Analisis, 2017
 Konektivitas jalur pedestrian yang ada di blok 1 dapat dilihat dari Grafik 4.8 bahwa perbedaan antara konektivitas yang baik dan tidak hampir sama. Pejalan kaki yang berada di Blok 1 merasa bahwa jalur pedestrian yang ada tidak terlayani dengan baik, seperti akses yang ada disana terputus, tidak memiliki jalur penyebrang yang baik, jalur pedestrian yang disalahgunakan serta membuat pejalan kaki merasa susah untuk mengakses jalur pedestrian di blok 1. Dengan demikian, pejalan kaki merasa bahwa konektivitas jalur pedestrian ke

elemen transportasi atau bangunan yang ada di kawasan tersebut yang dapat dilihat pada **Lampiran 3**.

Pada blok 2 dapat dilihat bahwa nilai presentase baik atau belum mengenai konektivitas jalur pedestrian berbeda tipis. Dilihat pada kuisisioner pada **Lampiran 3** bahwa jalur pedestrian di kawasan tersebut memang benar-benar rusak, sehingga masyarakat atau pejalan kaki enggan untuk menggunakan jalur pedestrian. Jalur pedestrian yang ada di kawasan tersebut memang tidak terlayani dengan baik, seperti jalan yang rusak, tidak memiliki akses jalur pedestrian yang baik dan jalur pedestrian di blok tersebut memang disalahgunakan. Pejalan kaki harus menggunakan jalur kendaraan untuk berjalan kaki. Sedangkan, pada blok 3 terlihat bahwa hampir rata-rata pejalan kaki merasa bahwa konektivitas atau aksesibilitas jalur pedestrian di blok tersebut sudah baik.

Pada hasil analisis untuk mengidentifikasi karakteristik jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta dengan melihat beberapa variabel yang sudah di jelaskan dan diteliti. Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan jalur pedestrian yang ada di kawasan Blok M bahwa jalur pedestrian yang ada pada masing-masing blok berbeda, dikarenakan pada hasil observasi karakteristik setiap blok memiliki hasil yang berbeda. Adapun hasil analisis ini diperkuat dengan hasil kuisisioner berdasarkan persepsi pejalan kaki di wilayah studi mengenai jalur pedestrian di wilayah studi memperkuat hasil bahwa karakteristik setiap blok memiliki ciri yang berbeda seperti jarak tempuh, waktu tempuh, dimensi pedestrian, keamanan, kenyamanan dan kemudahan, serta aktivitas yang dapat dilihat dari hasil titik origin dan destination bahwa pejalan kaki terlihat banyak melakukan aktivitas di masing-masing blok di wilayah penelitian.

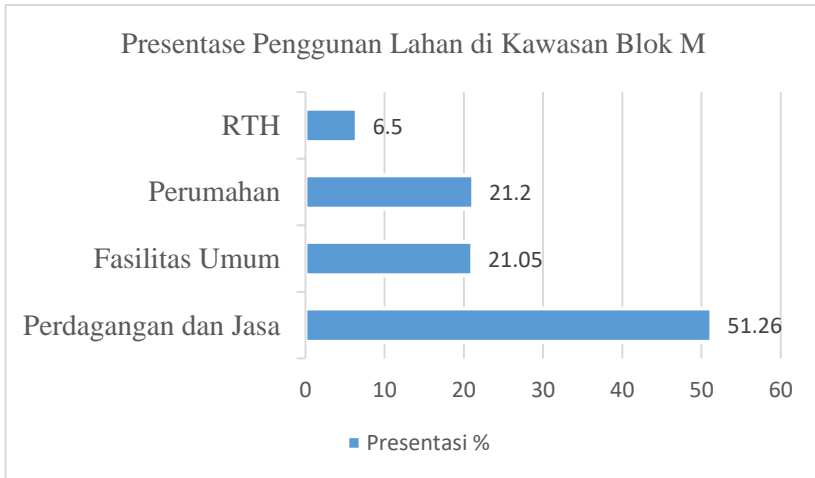
4.3 Menganalisis Tingkat Konektivitas Jalur Pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta

4.3.1 Konfigurasi Ruang

Sistem ruang tersusun dari dua komponen utama (Carmona et al; 2003), antara lain yaitu *layout* dan konfigurasi. Secara fisik, sistem ruang ini termanifestasi dalam morfologi. Kedua komponen ini sangat penting karena merupakan penentu pergerakan manusia dan dapat dipergunakan sebagai parameter dalam pengembangan kawasan. Konfigurasi dapat diartikan sebagai salah satu set hubungan dimana terdapat objek-objek yang saling bergantung satu sama lain dalam suatu struktur (Hillier: 2007). Dengan objek berupa ruang, kekuatan interaksi ini dipengaruhi oleh propersti morfologi sistem ruang tersebut seperti guna lahan, struktur bangunan, pola kapling dan pola jaringan jalan. Tapi dalam penelitian ini yang dilihat hanyalah guna lahan dan pola jaringan jalan.

Pola tata guna lahan pada kawasan dengan penggunaan lahan campuran (*mixed use*) seperti kawasan Blok M Jakarta bahwa perjalanan dengan berjalan kaki dapat dilakukan dengan cepat dibandingkan perjalanan dengan kendaraan bermotor, karena dengan penggunaan lahan campuran (*mixed use*) harus tersedianya fasilitas transportasi yang memadai seperti jaringan jalan yang baik dan pola penggunaan lahan.

Pola tata guna lahan di Kawasan Blok M Jakarta dapat dilihat pada **Grafik 4.9** yang lebih didominasi oleh perdagangan jasa sebesar 51,26% yang tersebar di setiap blok di kawasan tersebut. Sedangkan presentase dari perumahan sebesar 21,2% fasilitas umum sebesar 21,05% memiliki presentase yang seimbang serta presentase RTH sebesar 6,5%.



Grafik 4. 10 Presentase Penggunann Lahan di Kawasan Blok M
Sumber: Hasil Analisis, 2017

Menurut teori *natural movement* bahwa konfigurasi ruang diakibatkan oleh jumlah pergerakan yang tinggi pada suatu tata guna lahan. Jika disuatu tempat yang padat pergerakan orang akan mengambil manfaat pada suatu lahan sesuai dengan potensinya. Jumlah pergerakan pejalan kaki yang ada di kawasan Blok M Jakarta dilihat dari banyaknya pejalan kaki yang melintas di setiap blok di kawasan tersebut. Oleh karena itu dapat dilihat bahwa pada blok tersebut yang memiliki jumlah yang tinggi pada pergerakan pejalan kaki. Dapat dilihat pada **Peta 4.5** bahwa blok 3 memiliki jumlah pergerakan yang sangat tinggi dibandingkan blok 1 dan blok 2. Hal tersebut dikarenakan blok 3 merupakan pusat perdagangan dan jasa di kawasan Blok M Jakarta, serta aksesibilitas jalur pedestrian di blok tersebut juga sudah memadai. Tetapi perbedaan blok 3 dan blok 1 tidak terlalu signifikan dikarenakan pada blok 1 memiliki pergerakan pejalan kaki yang cukup tinggi diakibatkan pada blok 1 memiliki penggunaan lahan seperti fasilitas umum yang terdiri dari sekolah-sekolah dan kantor pemerintahan. Jalur pedestrian yang ada di blok 1 hanya

terdapat beberapa sub-blok saja yang memiliki jalur pedestrian, sehingga aksesibilitas yang ada di blok 1 tidak terlayani dengan baik.

Sedangkan pada blok 2, memiliki jumlah pergerakan yang sangat rendah. Jumlah pergerakan yang tinggi pada blok 2 hanya pada sub-blok terminal halte Blok M, dikarenakan halte Blok M adalah fasilitas transportasi yang ada di kawasan tersebut. Pergerakan pejalan kaki yang ada di blok tersebut sangat sedikit dikarenakan aksesibilitas yang tidak terlayani dengan baik sehingga pejalan kaki jarang untuk memilih berjalan kaki. Serta, jalur pedestrian yang ada pada blok tersebut digunakan menjadi tempat parkir dan pedagang kaki lima.

Menurut (Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki Pada Jalan Umum, 1999) bahwa pejalan kaki sebagai suatu kesatuan yang terpadu dengan sistem jaringan jalan. Pola jaringan jalan menjadi komponen penting dalam perancangan kota karena mempengaruhi aspek kualitas ruang untuk melihat permeabilitas dan aksesibilitas. Pola jaringan jalan yang ada di kawasan tersebut merupakan jaringan jalan grid yang merupakan jaringan jalan yang sudah direncanakan dengan baik terutama dengan pola perjalanan sangat terpencar dan untuk layanan transportasi pada wilayah tersebut. Sejak pola jaringan dikaitkan dengan jarak, maka pola jaringan menjadi varian dalam model perilaku pedestrian dalam memilih rute. Dapat dilihat dengan pola jaringan grid di kawasan Blok M Jakarta lebih mendorong pejalan kaki untuk memilih perjalanannya dengan berjalan. Hal tersebut dapat mendukung konektivitas jalur pedestrian di kawasan Blok M Jakarta.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA

Pengaruh Jalur Pedestrian Terhadap Perilaku
Pejalan Kaki Pengguna MRT Blok M Jakarta
Berdasarkan Konektivitas Lokasi Transit



Legend

● Pergerakan Pejalan Kaki

● Halte Blok M

--- Batas Wilayah

Blok

Ket

■ Blok 1

■ Blok 2

■ Blok 3

— Jalan Lokal

— Jalan Kolektor

— Jalan Arteri



1:5,000

Peta 4.5 Jumlah Pergerakan Pejalan Kaki di Kawasan Blok M Jakarta

Sumber: Penulis, 2017

(halaman ini sengaja dikosongkan)

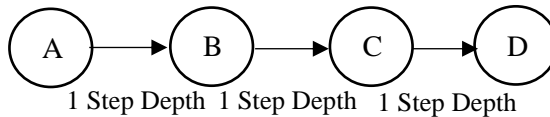
4.3.2 Aksesibilitas

Menurut (ITDP, 2015) dalam kawasan TOD memiliki perencanaan yang menyeluruh dengan desain kawasan penggunaan lahan yang mendukung kawasan transit dan mendukung pejalan kaki dan pengguna sepeda. Terdapat 8 prinsip TOD yang dikembangkan ITDP yaitu *walk*, pengembangan kawasan yang mendukung *non-motorized, transport; connect*, konektivitas antara jalan-jalan yang ada; transit, lokasi yang dikembangkan memiliki transport publik yang memadai. Dalam kaitannya dengan pokok bahasan konfigurasi kota, yang dimaksud unsur adalah ruang kota atau tepatnya jalan. Teknik analisis konfigurasi dinamakan *space syntax* (Darjosanjoto, 2002, disarikan dari Hillier dan Hanson, 1984, dan Hillier, 1997).

Peta garis (*axial map*) dan peta konektivitas akan menjadi bahan acuan dalam membahas tingkat konektivitas di kawasan Blok M Jakarta. Peta garis (*axial map*) yang merupakan kumpulan garis lurus (*axial lines*) adalah sesuatu yang kuat atau tidak mudah dipengaruhi dan informative untuk kerangka garis sebuah kota (*urban grid*). Setiap peta garis apapun terdiri dari garis lurus terpanjang yang digambar melalui ruang-ruang (dapat berupa jalan atau ruang terbuka lainnya) yang terdapat dalam kerangka garis (*grid*), sehingga seluruh permukaan tertutup. Dengan demikian semua lingkaran sirkulasi tergambar, yang berarti bahwa seluruh elemen bidang dalam peta bersangkutan terlalui.

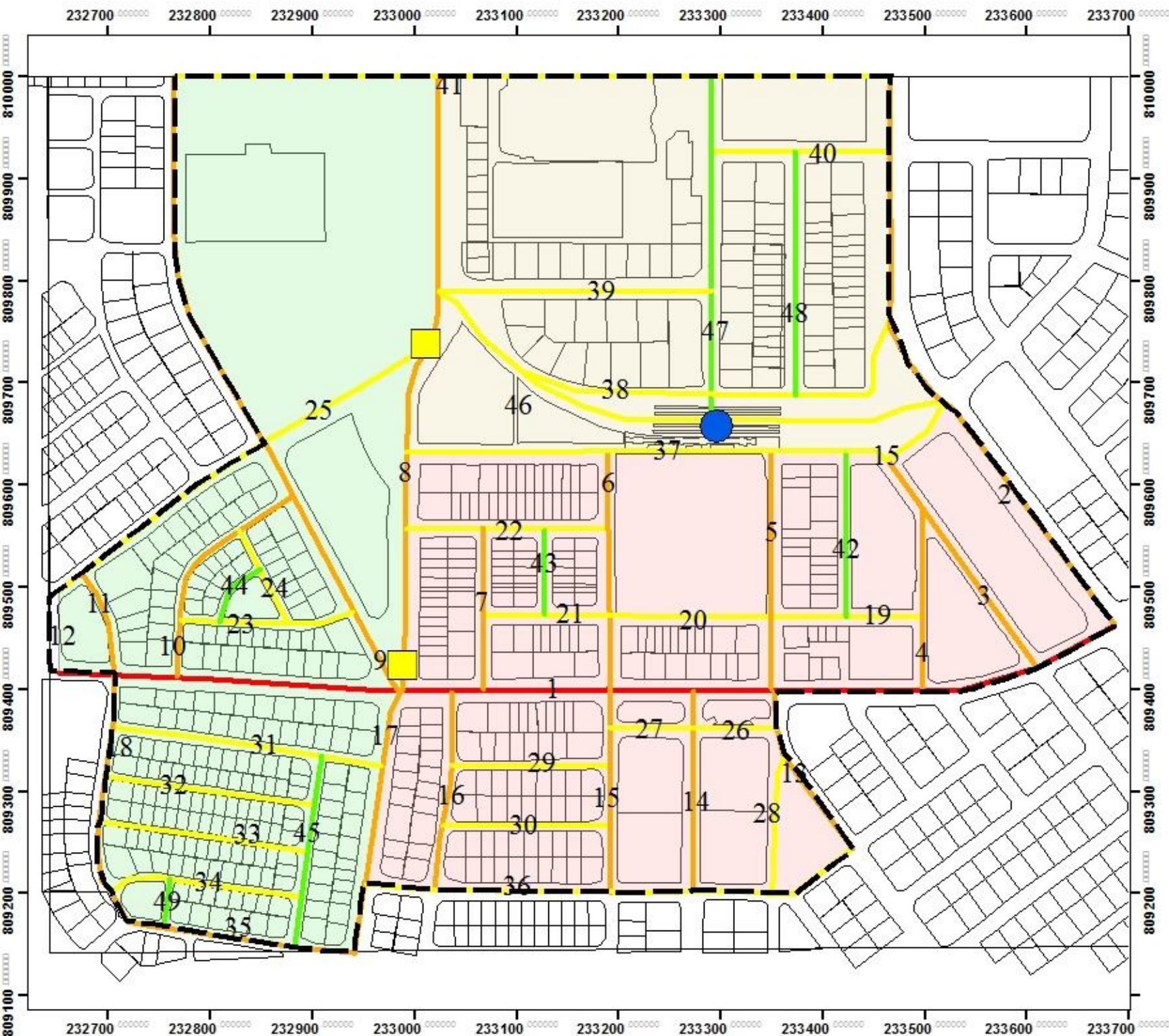
Space syntax mempergunakan konsep jarak yang di sebut kedalaman (*depth*) yang diukur dalam langkah (*step*) yang disebut jarak topologis atau topological distance (Hiller et al: 1987). 1 *step depth* berarti jarak antara dua buah ruang yang terhubung secara langsung, 2 *step depth* berarti jarak antara ruang A dan B dimana harus melewati 1 buah ruang antara. Dapat dilihat pada **Peta 4.6** mengenai kedalaman konektivitas yang ada di kawasan Blok M Jakarta yang dilakukan secara manual dalam *space syntax* untuk melihat perhitungan konektivitas jalur pedestrian di kawasan tersebut.

Pada kawasan Blok M Jakarta memiliki 4 *step depth* atau kedalaman ruang yang mencapai angka 4 yang artinya kedalaman yang lebih akan menurunkan gerak/aliran pada suatu kawasan tersebut. 4 *step depth* berarti jarak antara ruang A, B, C dan D yang di mana harus melewati 3 buah ruang antara.



Gambar 4. 18 Konsep Step Depth
 Sumber: Modul 1 Space Syntax, 2014

Konsep jarak topological distance dipergunakan dalam analisis axial line, untuk menghitung hubungan antara garis-garis yang saling berpotongan atau saling bertemu pada vertex dimana dalam analisis ini ruang direpresentasikan dalam bentuk garis (axial line). Konsep jarak ini tidak dipergunakan dalam visual (visual shed) dalam menghitung konektivitas visual. Metode perhitungan nilai konektivitas untuk setiap ruang dilakukan dengan menjumlahkan semua ruang yang terhubung secara langsung dengan ruang pengamatan. Dapat dilihat pada **Peta 4.6** dalam menghitung jumlah ruang yang secara langsung terhubung dengan masing-masing ruang lainnya di Kawasan Blok M Jakarta. Pada kawasan Blok M memiliki 4 *step depths* yang artinya pergerakan pejalan kaki di kawasan tersebut menurun dikarenakan untuk mengakses jalur pedestrian harus melewati 4 kedalaman.



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA

Pengaruh Jalur Pedestrian Terhadap Perilaku
Pejalan Kaki Pengguna MRT Blok M Jakarta
Berdasarkan Konektivitas Lokasi Transit



Legend

Halte Blok M

Batas Wilayah

Kedalaman

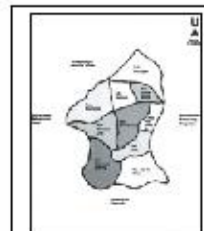
Ket

- 1
- 2
- 3
- 4

Blok

Ket

- Blok 1
- Blok 2
- Blok 3
- Titik Transit



1:5,000

Peta 4.6 Depthmap (Kedalaman)
di Kawasan Blok M Jakarta

Sumber: Penulis, 2017

(halaman ini sengaja dikosongkan)

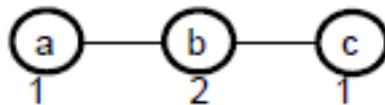
Pada garis-garis *axial line* yang ada terdapat pada Peta 4.6 diselesaikan melihat ruang 1 ke ruang 2 dan seterusnya untuk mendapatkan nilai konektivitas yang ada di Kawasan Blok M Jakarta. Dapat dilihat contoh perhitungan nilai konektivitas dapat dilakukan seperti ini.



Gambar 4. 20 Konfigurasi Ruang Ilustrasi
Sumber: Modul 01 Space Syntax, 2014

Pada gambar di atas menjelaskan ilustrasi tentang perhitungan nilai konektivitas dapat diselesaikan sebagai berikut:

- Ruang a. Hanya terhubung secara langsung dengan ruang b, sehingga nilai konektivitas = 1
- Ruang b. Terhubung secara langsung dengan ruang a dan c, sehingga nilai konektivitas = 2
- Ruang c. Hanya terhubung secara langsung dengan ruang b, sehingga nilai konektivitas = 1

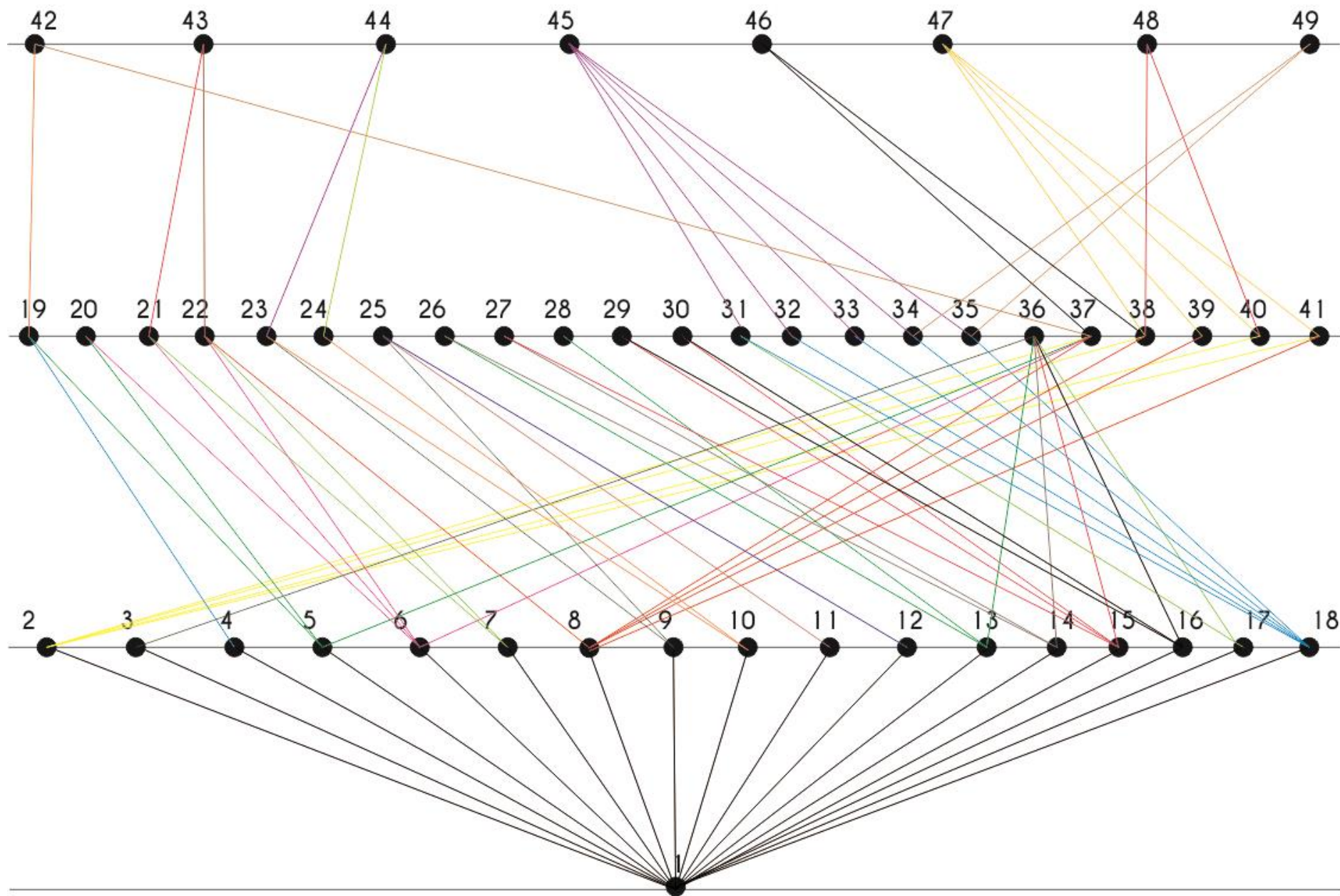


Gambar 4. 23 Nilai Konektivitas dari
 Konfigurasi Ruang Ilustrasi
Sumber: Modul 01 Space Syntax, 2014

Hasil perhitungan analisis konektivitas yang terhubung antara 1 ruang ke ruang lainnya yang dapat dilihat pada **Peta 4.6** di presentasikan menjadi pada **Gambar 4.13** pada nilai konektivitas di Kawasan Blok M Jakarta. Terdapat beberapa penjelasan mengenai

perhitungan ilustrasi konektivitas melalui *space syntax* di bawah ini tentang beberapa perhitungan nilai konektivitas dapat diselesaikan sebagai berikut:

- Ruang 1. Hanya terhubung secara langsung dengan ruang 2, ruang 3, ruang 4, ruang 5, ruang 6, ruang 7, ruang 8, sampai ke ruang 18, sehingga nilai konektivitasnya = 17
- Ruang 8. Terhubung secara langsung dengan ruang 1, ruang 37, ruang 38, ruang 39, ruang 41, dan ruang 48. Sehingga nilai konektivitasnya = 7
- Ruang 45. Terhubung secara langsung dengan ruang 31, ruang 32, ruang 33, ruang 34, ruang 35 dan ruang 18 = sehingga nilai konektivitasnya = 5



Gambar 4. 26 Nilai Konektivitas di Kawasan Blok M Jakarta
Sumber: Hasil Analisis, 2017

(halaman ini sengaja dikosongkan)

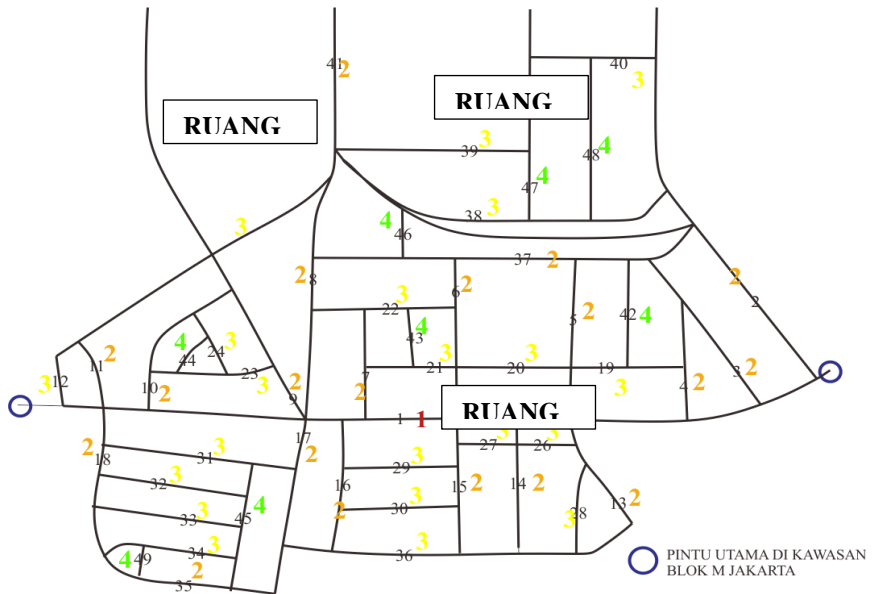
Pada gambar 4.26 menjelaskan ilustrasi tentang perhitungan nilai konektivitas di kawasan blok M. Hasil perhitungan analisis konektivitas yang terhubung antara 1 ruang ke ruang lainnya. Terdapat beberapa penjelasan mengenai perhitungan ilustrasi konektivitas melalui *space syntax* di bawah ini tentang beberapa perhitungan nilai konektivitas dapat diselesaikan sebagai berikut:

- **Ruang 1.** Hanya terhubung secara langsung dengan ruang 2, ruang 3, ruang 4, ruang 5, ruang 6, ruang 7, ruang 8, sampai ke ruang 18, sehingga nilai konektivitasnya = 17
- **Ruang 2.** Terhubung secara langsung dengan ruang 37, ruang 38, ruang 40 dan ruang 41. Sehingga nilai konektivitasnya = 4
- **Ruang 3.** Terhubung secara langsung dengan ruang 4 dan ruang 37. Sehingga nilai konektivitasnya = 2
- **Ruang 4.** Terhubung secara langsung dengan ruang 19 dan ruang 37. Sehingga nilai konektivitasnya = 2
- **Ruang 5.** Terhubung secara langsung ruang 19, ruang 20, ruang 37 dan ruang 46. Sehingga nilai konektivitasnya = 4
- **Ruang 6.** Terhubung secara langsung dengan ruang 20, ruang 21, ruang 22, ruang 37, ruang 43 dan ruang 46. Sehingga nilai konektivitasnya = 5
- **Ruang 7** Terhubung secara langsung dengan ruang 21, ruang 22, dan ruang 43. Sehingga nilai konektivitasnya = 3
- **Ruang 8.** Terhubung secara langsung dengan ruang 1, ruang 22, ruang 37, ruang 38, ruang 39, ruang 41, dan ruang 48. Sehingga nilai konektivitasnya = 7
- **Ruang 9** Terhubung secara langsung dengan ruang 1, ruang 23, ruang 25 dan ruang 44. Sehingga nilai konektivitasnya = 4
- **Ruang 10.** Terhubung secara langsung dengan ruang 1, ruang 23, dan ruang 24. Sehingga nilai konektivitasnya = 3

- **Ruang 11.** Terhubung secara langsung dengan ruang 1 dan ruang 25. Sehingga nilai konektivitasnya = 2
- **Ruang 12.** Terhubung secara langsung dengan ruang 1 dan ruang 25. Sehingga nilai konektivitasnya = 2
- **Ruang 13.** Terhubung secara langsung dengan ruang 1, ruang 26, ruang 28, dan ruang 36. Sehingga nilai konektivitasnya = 4
- **Ruang 14.** Terhubung secara langsung dengan ruang 25, ruang 26, dan ruang 36 = 4
- **Ruang 15.** Terhubung secara langsung dengan ruang 20, ruang 21, ruang 22, ruang 37, ruang 43 dan ruang 46. Sehingga nilai konektivitasnya = 5
- **Ruang 16.** Terhubung secara langsung dengan ruang 20, ruang 21, ruang 22, dan ruang 37. Sehingga nilai konektivitasnya = 4
- **Ruang 17.** Terhubung secara langsung dengan ruang 20, ruang 21, ruang 22, dan ruang 37. Sehingga nilai konektivitasnya = 4
- **Ruang 18.** Terhubung secara langsung dengan ruang 1, ruang 31, ruang 32, ruang 33, ruang 34, ruang 35 Sehingga nilai konektivitasnya = 6
- **Ruang 19.** Terhubung secara langsung dengan ruang 4, ruang 5 dan ruang 42. Sehingga nilai konektivitasnya = 3
- **Ruang 20.** Terhubung secara langsung dengan ruang 5 dan ruang 6. Sehingga nilai konektivitasnya = 2
- **Ruang 21.** Terhubung secara langsung dengan ruang 6, ruang 7, dan ruang 43. Sehingga nilai konektivitasnya = 3
- **Ruang 22.** Terhubung secara langsung dengan ruang 6, ruang 8, dan ruang 43. Sehingga nilai konektivitasnya =
- **Ruang 23.** Terhubung secara langsung dengan ruang 44, ruang 9 dan ruang 10. Sehingga nilai konektivitasnya = 3

- **Ruang 24.** Terhubung secara langsung dengan ruang 10 dan ruang 44. Sehingga nilai konektivitasnya = 2
- **Ruang 25.** Terhubung secara langsung dengan ruang 9, ruang 11 dan ruang 12. Sehingga nilai konektivitasnya = 3
- **Ruang 26.** Terhubung secara langsung dengan ruang 13 dan ruang 14. Sehingga nilai konektivitasnya = 2
- **Ruang 27.** Terhubung secara langsung dengan ruang 14 dan ruang 15. Sehingga nilai konektivitasnya = 2
- **Ruang 28.** Terhubung secara langsung dengan ruang 13. Sehingga nilai konektivitasnya = 1
- **Ruang 29.** Terhubung secara langsung dengan ruang 15 dan ruang 16. Sehingga nilai konektivitasnya = 2
- **Ruang 30.** Terhubung secara langsung dengan ruang 15 dan ruang 16. Sehingga nilai konektivitasnya = 2
- **Ruang 31.** Terhubung secara langsung dengan ruang 17, ruang 18 dan ruang 45. Sehingga nilai konektivitasnya = 3
- **Ruang 32.** Terhubung secara langsung dengan ruang 18 dan ruang 45. Sehingga nilai konektivitasnya = 2
- **Ruang 33.** Terhubung secara langsung dengan ruang 18 dan ruang 45. Sehingga nilai konektivitasnya = 2
- **Ruang 34.** Terhubung secara langsung dengan ruang 18 dan ruang 45. Sehingga nilai konektivitasnya = 2
- **Ruang 35.** Terhubung secara langsung dengan ruang 18 dan ruang 45. Sehingga nilai konektivitasnya = 2
- **Ruang 36.** Terhubung secara langsung dengan ruang 3, ruang 13, ruang 14, ruang 15, ruang 16, dan ruang 17. Sehingga nilai konektivitasnya = 6
- **Ruang 37.** Terhubung secara langsung dengan ruang 2, ruang 5, ruang 6, ruang 8, dan ruang 46. Sehingga nilai konektivitasnya = 5
- **Ruang 38.** Terhubung secara langsung dengan ruang 2, ruang 46 dan ruang 48. Sehingga nilai konektivitasnya = 3

- **Ruang 39.** Terhubung secara langsung dengan ruang. Sehingga nilai konektivitasnya =
- **Ruang 40.** Terhubung secara langsung dengan ruang 2, ruang 8 dan ruang 47. Sehingga nilai konektivitasnya = 3
- **Ruang 41.** Terhubung secara langsung dengan ruang 2, ruang 8 dan ruang 47. Sehingga nilai konektivitasnya = 3
- **Ruang 42.** Terhubung secara langsung dengan ruang 19. Sehingga nilai konektivitasnya = 1
- **Ruang 43.** Terhubung secara langsung dengan ruang 21, dan ruang 22. Sehingga nilai konektivitasnya = 2
- **Ruang 44.** Terhubung secara langsung dengan ruang 23 dan ruang 24. Sehingga nilai konektivitasnya = 2
- **Ruang 45.** Terhubung secara langsung dengan ruang 31, ruang 32, ruang 33, ruang 34, dan ruang 35. Sehingga nilai konektivitasnya = 5
- **Ruang 46.** Terhubung secara langsung dengan ruang 37 dan ruang 38. Sehingga nilai konektivitasnya = 2
- **Ruang 47.** Terhubung secara langsung dengan ruang 38, ruang 39, ruang 40, dan ruang 41. Sehingga nilai konektivitasnya = 4
- **Ruang 48.** Terhubung secara langsung dengan ruang 38 dan ruang 40. Sehingga nilai konektivitasnya = 2
- **Ruang 49.** Terhubung secara langsung dengan ruang 34, dan ruang 35. Sehingga nilai konektivitasnya = 2



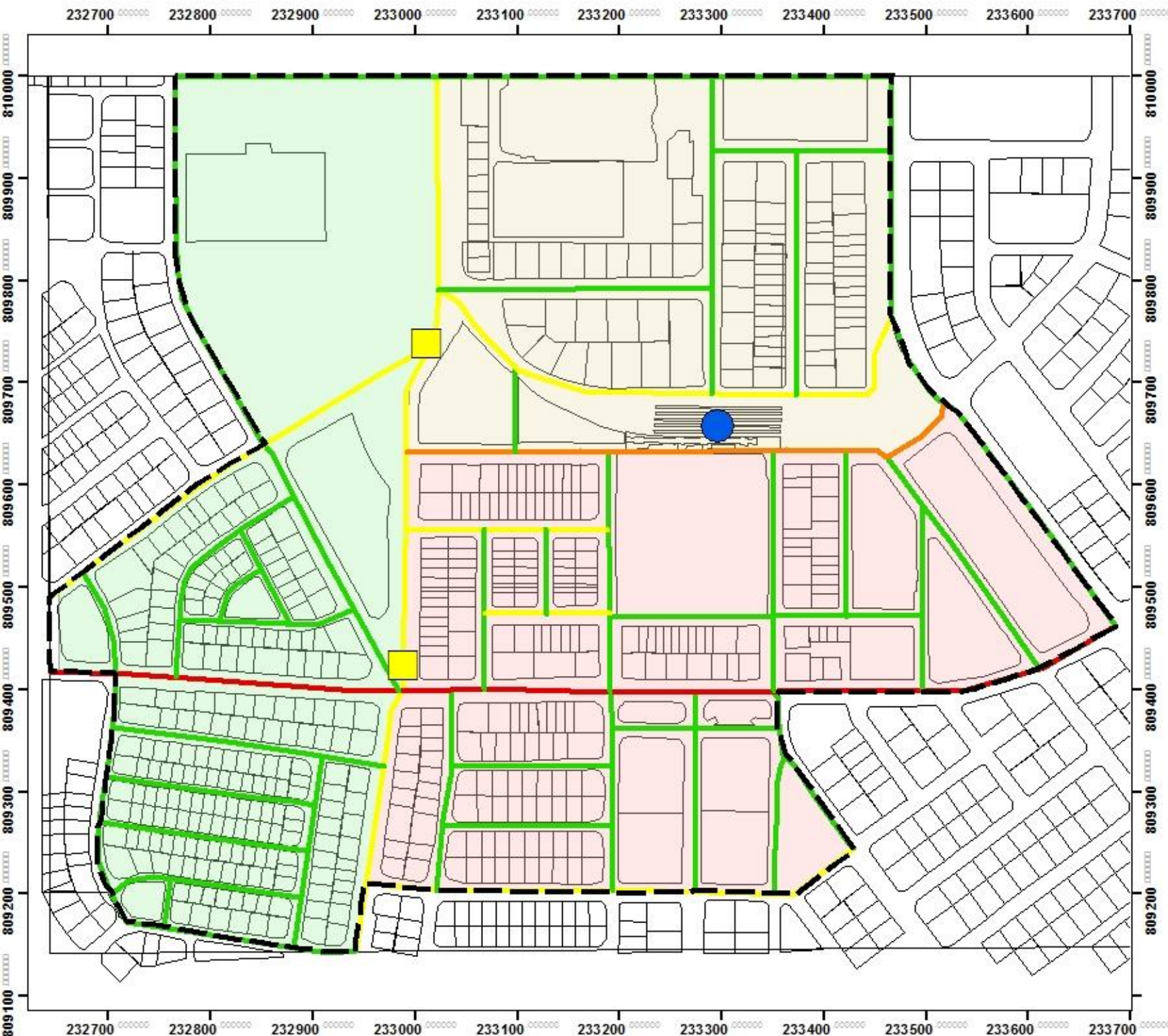
Gambar 4. 27 Perhitungan Tingkat Konektivitas Jalur Pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Pada perhitungan tingkat konektivitas yang ada dari 1 *step depths* atau kedalaman 1 menuju ke axial line yang lainnya sehingga terlihat perhitungan angka yang menyatakan bahwa tingkat konektivitas yang ada di kawasan tersebut tidak sama. Pada perhitungan nilai konektivitas dapat dilihat tingkat konektivitas yang ada di kawasan Blok M Jakarta. Terdapat beberapa blok yang memiliki konektivitas yang tinggi dan memiliki konektivitas yang rendah. Dapat dilihat pada **Peta 4.7** memperlihatkan pengukuran sebuah jalan yang dilakukan untuk mengetahui adanya 'ketidak-simetrian yang relative (*relative asymmetry*)' dari setiap titik

(maksudnya tempat) yang berada dalam jaringan kota. Nilai rendah memberikan indikasi sebuah ruang yang berasal dari sistim yang dangkal, yaitu ruang yang cenderung mengintegrasikan sebuah sistim. Jadi ketidak simetrian yang relatif atau yang disebut sebagai kedalaman relatif secara sederhana sebagai alat untuk menghitung konektivitas.

Penelitian dari hasil *space syntax* dapat dilihat pada **Peta 4.7** tentang konektivitas jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta. Dapat dilihat bahwa bahwa konektivitas yang ada di kawasan Blok M konektivitas jalur pedestrian yang ada di kawasan tersebut termasuk baik yang artinya aksesibilitas yang ada di kawasan tersebut baik untuk di jangkau oleh pejalan kaki. Sehingga memudahkan pejalan kaki dalam memilih jalur pedestrian ke titik transit di kawasan tersebut. Konektivitas jalan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah fungsi dari jumlah rata-rata jalan dan perubahan arah yang harus dilakukan pada saat meninggalkan jalan bersangkutan untuk menuju jalan-jalan lain yang berada di dalam sistim kota.



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA

Pengaruh Jalur Pedestrian Terhadap Penilaku
Pejalan Kaki Pengguna MRT Blok M Jakarta
Berdasarkan Konektivitas Lokasi Transit



Legend

Halte Blok M

Batas Wilayah

Blok

Ket

Blok 1

Blok 2

Blok 3

Titik Transit

Konektivitas

Ket

1

2

3

4



1:5,000

Peta 4.7 Tingkat Konektivitas
di Kawasan Blok M Jakarta

Sumber: Penulis, 2017

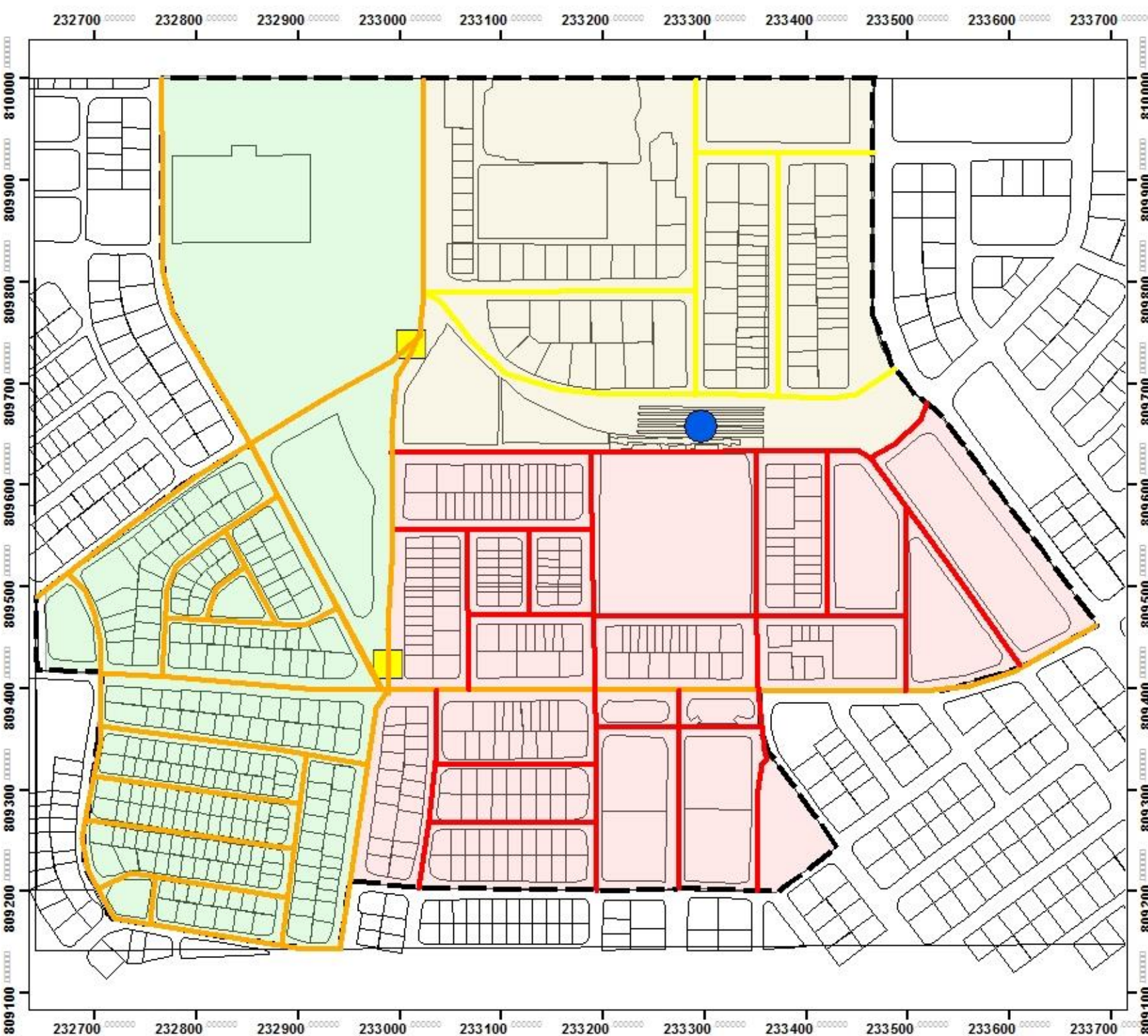
(Halaman ini sengaja dikosongkan)

4.4 Menjelaskan Pengaruh Jalur Pedestrian Terhadap Perilaku Pejalan Kaki Berdasarkan Konektivitas di Kawasan Blok M Jakarta

Konektivitas adalah suatu dimensi yang mengukur property lokal dengan cara menghitung jumlah ruang yang secara langsung terhubung dengan masing-masing ruang lainnya dalam suatu konfigurasi ruang. Pengaruh konektivitas terhadap perilaku pejalan kaki berdasarkan jalur pedestrian yang dihitung secara manual dengan *space syntax* dapat dilihat bahwa pada masing-masing blok yang ada di kawasan Blok M Jakarta memiliki tingkat konektivitas yang berbeda.

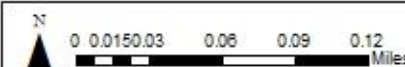
Tingkat konektivitas yang ada di kawasan Blok M Jakarta dapat dilihat pada Peta 4.6 yang dibedakan menjadi per-blok. Tingkat konektivitas yang paling tinggi berada pada Blok 3 dikarenakan ruang-ruang atau jalur pedestrian yang ada di blok 3 mudah untuk diakses dan memiliki banyak ruang-ruang untuk menuju pada lokasi transit. Pada blok 1 yang memiliki tingkat konektivitas yang sedang dikarenakan aksesibilitas yang ada di blok tersebut sudah sesuai tetapi tidak semuanya jalur pedestrian yang ada di blok tersebut terhubung langsung ke ruang-ruang atau jalur pedestrian yang ada di blok tersebut. Tingkat konektivitas pada blok 2 sangat rendah diakibatkan ruang-ruang atau jalur pedestrian yang ada di blok tersebut tidak terhubung dengan baik terhadap lokasi transit sehingga menyebabkan aksesibilitas jalur pedestrian yang ada di blok tersebut sangatlah rendah.

(halaman ini sengaja dikosongkan)



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA

Pengaruh Jalur Pedestrian Terhadap Penilaku
Pejalan Kaki Pengguna MRT Blok M Jakarta
Berdasarkan Konektivitas Lokasi Transit



Legend



Halte Blok M



Batas Wilayah



Titik Transit

Blok

Ket



Blok 1



Blok 2



Blok 3

Konektivitas Blok

Keterangan



1



2



3



1:5,000

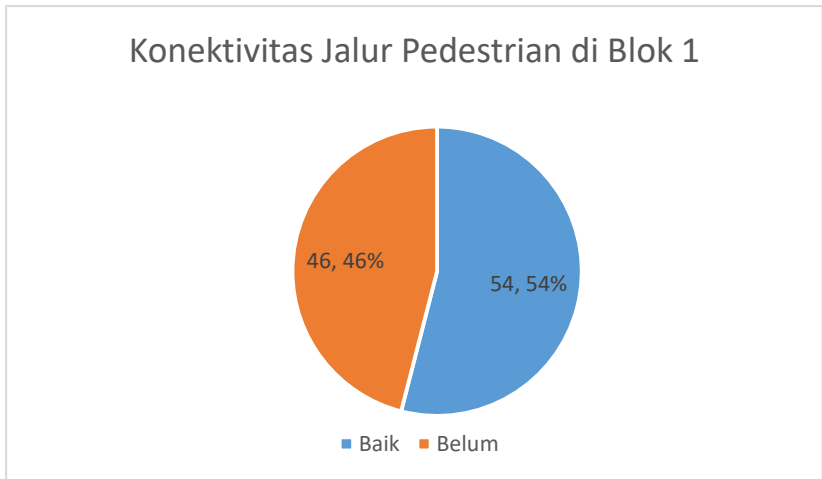
Peta 4.8 Konektivitas Jalur Pedestrian
berdasarkan Space Syntax

Sumber: Penulis, 2017

(halaman ini sengaja dikosongkan)

Tingkat konektivitas jalur pedestrian berdasarkan perilaku pejalan kaki yang dilihat dari Grafik 4.10 bahwa 54% dari total responden di blok 1 menyatakan bahwa konektivitas yang ada sudah baik, tetapi 46% dari hasil responden di Blok 1 pada Kawasan Blok M Jakarta menyatakan bahwa konektivitas yang ada belum terlayani dengan baik. Menurut beberapa responden yang dapat dilihat pada Lampiran 3 bahwa pejalan kaki merasa bahwa jalur pedestrian yang ada pada blok 1 tidak terlayani dengan baik, aksesibilitas yang kurang membuat responden merasa bahwa konektivitas yang ada sangatlah tidak baik dan membuat responden merasa tidak nyaman untuk menggunakan jalur pedestrian.

Terdapat beberapa hal yang menjadi pertimbangan bagi pejalan kaki untuk menggunakan jalur pedestrian di blok 1 dikarenakan beberapa hal yang membuat pejalan kaki tidak nyaman untuk menggunakannya. Sistem jaringan jalan yang tersedia pada blok 1 sangatlah sedikit, sehingga memudat aksesibilitat yang dapat digunakan juga tidak begitu banyak dan semakin sulit untuk dijangkau dari satu ruang ke ruang lainnya.



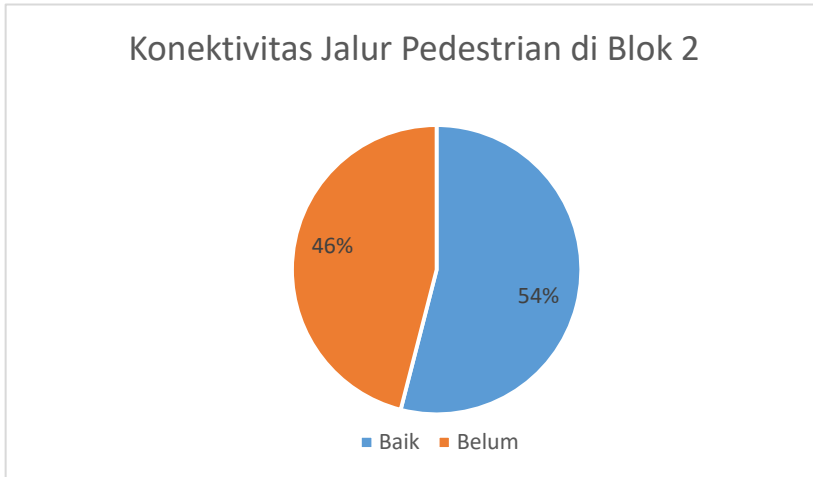
Grafik 4. 11 Konektivitas Jalur Pedestrian Menurut Pejalan Kaki di Blok 1

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Konektivitas jalur pedestrian berdasarkan perilaku pejalan kaki yang dilihat dari Grafik 4.11 bahwa 54% dari total responden di blok 2 menyatakan bahwa konektivitas yang ada sudah baik, tetapi 46% dari hasil responden di Blok 2 pada Kawasan Blok M Jakarta menyatakan bahwa konektivitas yang ada belum terlayani dengan baik. Menurut beberapa responden yang dapat dilihat pada Lampiran 3 bahwa pejalan kaki merasa bahwa jalur pedestrian yang ada pada blok 2 tidak terlayani dengan baik, aksesibilitas yang tidak memadai membuat responden merasa bahwa konektivitas yang ada sangatlah tidak baik dan membuat responden merasa tidak nyaman untuk menggunakan jalur pedestrian.

Terdapat beberapa hal yang menjadi pertimbangan bagi pejalan kaki untuk menggunakan jalur pedestrian di blok 2 dikarenakan beberapa hal yang membuat pejalan kaki tidak

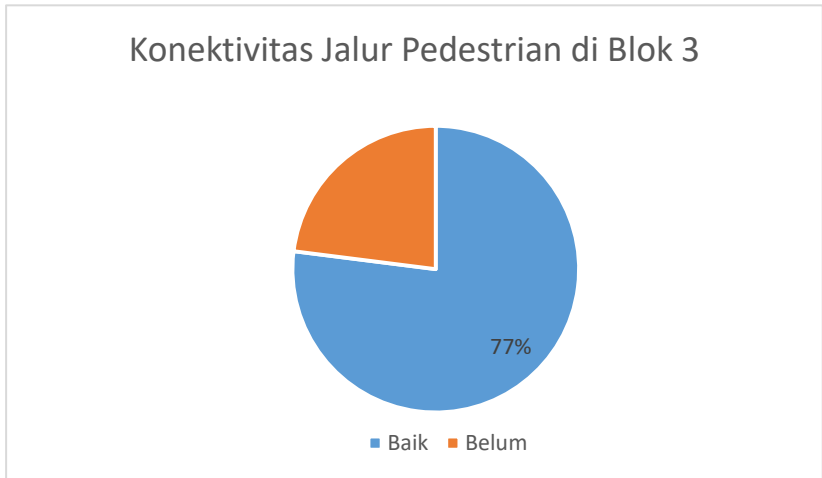
nyaman untuk menggunakannya. Sistem jaringan jalan yang tersedia pada blok 2 sangatlah sedikit dan disalahgunakan oleh masyarakat setempat, sehingga membuat aksesibilitas pejalan kaki juga tidak begitu banyak dan semakin sulit untuk dijangkau dari satu ruang ke ruang lainnya.



Grafik 4. 12 Konektivitas Jalur Pedestrian Menurut Pejalan Kaki di Blok 2

Sumber: Hasil Analisis, 2017

Konektivitas jalur pedestrian berdasarkan perilaku pejalan kaki yang dilihat dari Grafik 4.12 bahwa 77% dari total responden di blok 3 menyatakan bahwa konektivitas yang ada sudah baik, tetapi 22% dari hasil responden di Blok 3 pada Kawasan Blok M Jakarta menyatakan bahwa konektivitas yang ada sudah terlayani dengan baik. Menurut beberapa responden yang dapat dilihat pada Lampiran XX bahwa pejalan kaki merasa aksesibilitas yang ada di blok 3 sangat terlayani dengan baik. Sistem jaringan yang tersedia pada blok 3 memudahkan aksesibilitas pejalan kaki untuk dijangkau dari ruang ke ruang lainnya.



Grafik 4. 13 Konektivitas Jalur Pedestrian Menurut Pejalan Kaki di Blok 3

Sumber: Hasil Analisis, 2017

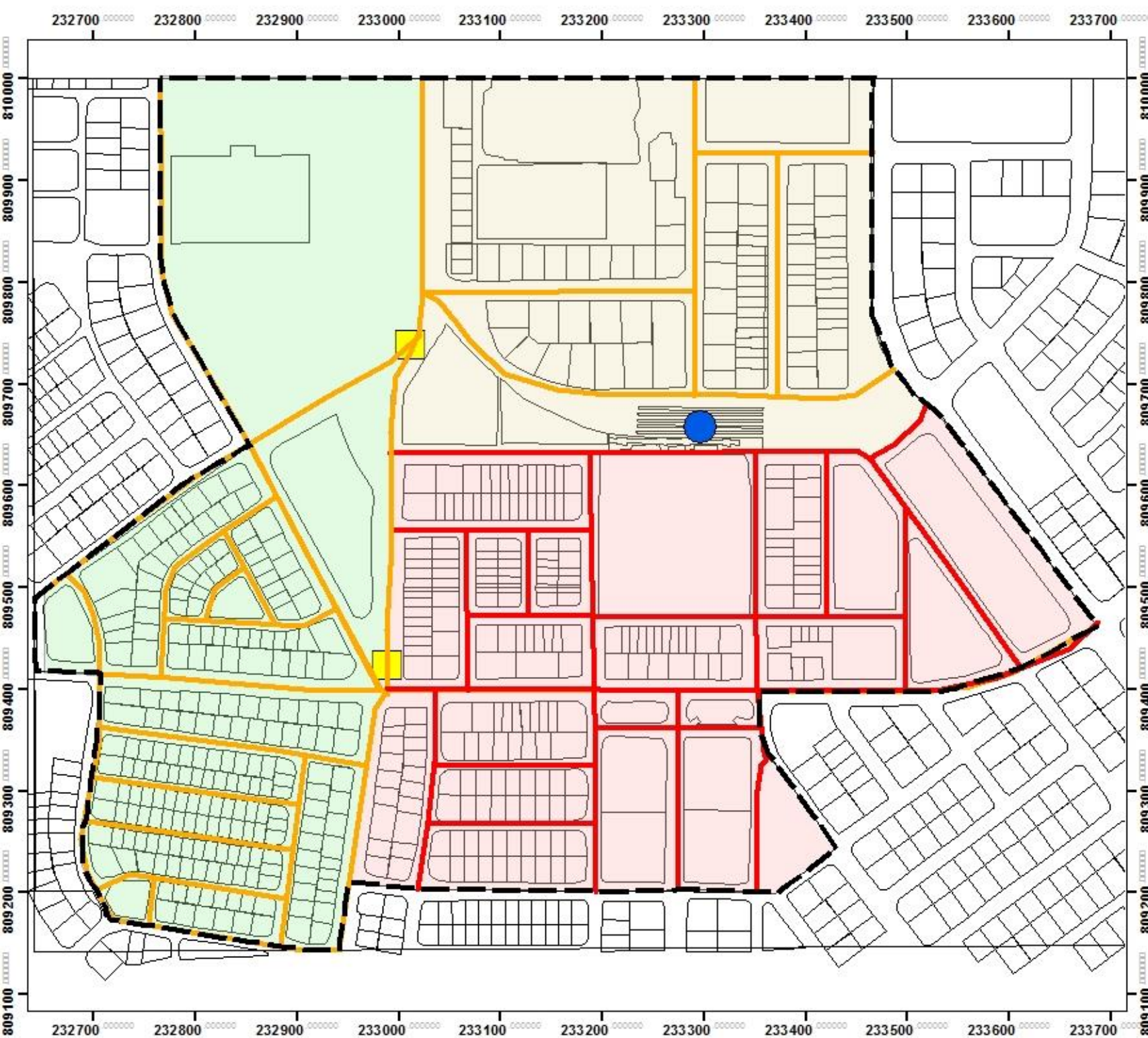
Dilihat dari tingkat konektivitas menurut *space syntax* dan perilaku pejalan kaki yang dapat dilihat pada Peta 4.7 dan Peta 4.8 bahwa terdapat kesamaan antara konektivitas yang ada di kawasan Blok M Jakarta, dilihat dari blok 3 yang merupakan tingkat konektivitas yang tinggi diakibatkan oleh pergerakan serta aksesibilitas yang baik untuk memudahkan pejalan kaki serta perilaku pejalan kaki yang merasa bahwa konektivitas jalur pedestrian yang ada di blok 3 juga tinggi, sedangkan pada blok 1 dan blok 2 menurut hasil perhitungan dari *space syntax* bahwa konektivitas yang terdapat pada blok tersebut dapat dikatakan rendah serta menurut perilaku pejalan kaki juga menyatakan bahwa konektivitas yang ada pada kawasan tersebut sangat rendah.

Pengaruh konektivitas jalur pedestrian berdasarkan *space syntax* dan perilaku pejalan kaki memberikan jawaban yang sesuai bahwa pada setiap blok di kawasan Blok M Jakarta memiliki

tingkat konektivitas yang berbeda serta terdapat beberapa hal yang mempertimbangan kemauan pejalan kaki menggunakan jalur pedestrian pada setiap blok di kawasan ini yang dapat dilihat dari aspek-aspek yang menentukan konektivitas jalur pedestrian seperti jarak tempuh, kenyamanan, keamanan dan kemudahan. Aspek-aspek seperti jarak tempuh, kenyamanan, keamanan dan kemudahan merupakan salah satu alasan yang penting bagi pejalan kaki. Pejalan kaki merasa bahwa memberikan kenyamanan, keamanan dan kemudahan bagi pejalan kaki memudahkan aksesibilitas jalur pedestrian, serta jarak tempuh yang merupakan salah satu hal yang penting bagi pejalan kaki dalam menempuh jalur pedestrian.

Adapun dengan demikian, pengaruh jalur pejalan kaki di kawasan Blok M berdasarkan konektivitas lokasi transit adalah jarak dan waktu tempuh serta kenyamanan suatu jalur pedestrian. Hal tersebut dapat dilihat pada perilaku pejalan kaki di kawasan tersebut serta hasil analisis Space Syntax yang dapat memperkuat hasil-hasil pengaruh pada kawasan tersebut.

(halaman ini sengaja dikosongkan)



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA

Pengaruh Jalur Pedestrian Terhadap Penilaku
Pejalan Kaki Pengguna MRT Blok M Jakarta
Berdasarkan Konektivitas Lokasi Transit



Legend



Halte Blok M



Batas Wilayah

Konektivitas Blok

Keterangan



1



2



3



Titik Transit

Blok

Ket



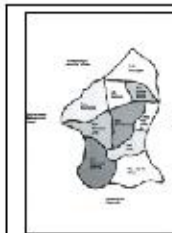
Blok 1



Blok 2



Blok 3



1:5,000

Peta 4.9 Konektivitas Jalur Pedestrian
berdasarkan Pejalan Kaki

Sumber: Penulis, 2017

(halaman ini sengaja dikosongkan)

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Konsep *Transit Oriented Development* (TOD) pada dasarnya adalah untuk mengintegrasikan jaringan jalan dengan bangunan sekitarnya dikaitkan dengan manusia sebagai penggunaannya sehingga tercipta lingkungan yang *walkable*, aman dan nyaman. Adanya pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) di Jakarta menjadi salah satu tujuan dalam meningkatkan konsep TOD di Jakarta. Sedangkan Jakarta sebagai ibukota sekaligus kota terbesar di Indonesia masuk dalam kategori yang tidak *walkable* atau tidak ramah untuk kegiatan berjalan kaki. Kawasan Blok M Jakarta menjadi kawasan yang potensial dikarenakan kawasan tersebut akan menjadi kawasan TOD dengan ditambahnya pembangunan MRT Jakarta. Hal tersebut merupakan strategi dalam melihat jalur pedestrian di kawasan tersebut, karena salah satu konsep TOD adalah membuat suatu kawasan menjadi *walkable* atau ramah pejalan kaki. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk melihat pengaruh jalur pedestrian terhadap pejalan kaki di Kawasan Blok M Jakarta berdasarkan konektivitas lokasi transit.

Berdasarkan hasil analisa dari **sasaran pertama, sasaran kedua dan sasaran ketiga** yang terdapat 5 indikator yaitu Jalur Pedestrian di Kawasan TOD dengan variabel jarak dan waktu tempuh; Ramah Pejalan kaki dengan variabel dimensi pedestrian, kenyamanan, keamanan, dan kemudahan; Ruang Publik dengan variabel titik origin dan destination dan konektivitas pejalan kaki; Konfigurasi Ruang dengan variabel Tata Guna Lahan dan Pola Jaringan Jalan; dan Aksesibilitas dengan variabel konektivitas jalan. Berdasarkan hasil penelitian, kawasan penelitian masih belum memenuhi kriteria kesesuaian pada kawasan TOD yang fokus pada *walkable* atau ramah pejalan kaki. Dari hasil

analisis *space syntax* yang menjadi prioritas dalam melihat tingkat konektivitas yaitu variabel pola jaringan jalan dan konektivitas jalan. Untuk itu, dalam melihat pengaruh jalur pedestrian berdasarkan konektivitas berdasarkan hasil analisis *space syntax*.

Pengaruh jalur pedestrian terhadap pejalan kaki di Kawasan Blok M Jakarta berdasarkan konektivitas lokasi transit yaitu, jalur pedestrian di kawasan TOD yang diharapkan menggunakan prinsip-prinsip jalur pedestrian TOD dikarenakan kawasan Blok M akan menjadi salah satu kawasan TOD di Jakarta, serta memperbaiki jalur pedestrian di kawasan tersebut sehingga ramah bagi pejalan kaki, serta konektivitas yang ada di kawasan Blok M ditingkatkan lagi dengan mempertahankan rute yang sudah ada dengan menambah rute-rute jalur pedestrian sehingga meningkatkan konektivitas jalur pedestrian. Hal-hal tersebut sangat mempengaruhi jalur pedestrian terhadap pejalan kaki di Kawasan Blok M Jakarta.

Serta dapat dilihat bahwa pengaruh jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta terhadap perilaku pejalan kaki adalah jarak dan waktu tempuh serta kenyamanan yang sangat berpengaruh pada jalur pedestrian. Hal tersebut dapat dilihat pada hasil kuisoner dan hasil *space syntax* yang mendukung untuk melihat pengaruh perilaku pejalan kaki pada wilayah penelitian.

5.2 Rekomendasi

Adapun beberapa rekomendasi yang dapat diberikan daalam penelitian ini antaraa lain.

1. Dalam pengembangan TOD di lokasi transit Kawasan Blok M Jakarta perlu diperhatikannya penyediaan akses jalur pedestrian yang dapat menghubungkan pejalan kaki dari dan menuju titik transit dan dapat diakses oleh publik
2. Diperlukan penelitian lebih lanjut terkait variabel mengenai jalur pedestrian di kawasan TOD mengingat perkembangan pembangunan MRT Jakarta yang sudah hampir selesai menyebabkan jalur pedestrian adalah hal yang harus diperhatikan.
3. Diharapkan kerjasama pemerintah dan akademisi dalam pengembangan jalur pedestrian yang konektivitas di kawasan transit.
4. Diharapkan pengembangan jalur sirkulasi pedestrian yang mengintegrasikan konektivitas antar blok dan antar bangunan pada kawasan, juga memudahkan pergerakan pejalan kaki menuju stasiun MRT atau halte-halte di kawasan sekitar.
5. Melakukan studi banding ke lokasi transit yang memiliki jalur pedestrian yang sudah sesuai dengan harapan penelitian ini dapat dikembangkan menjadi lebih spesifik setelah melakukan studi banding ke beberapa konsep jalur pedestrian di kawasan transit di luar negeri.
6. Menjadikan *output* dari penelitian ini sebagai *input* untuk penelitian selanjutnya khususnya terkait pengaruh jalur pedestrian berdasarkan konektivitas lokasi dengan pembahasan yang berbeda.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

DAFTAR PUSTAKA

- Al Sayed, A. T., Hillier, B., Iida, S., & Penn, A. (2014 (4th Edition)). *Space Syntax Methodology*. London: Bartlett School of Architecture, UCL.
- Ashadi, Houtrina, R., & Setiawan, N. (2012). Analisa Pengaruh Elemen-Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan Kaki Studi Kasus: Pedestrian Orchard Road Singapura. *Nalars Volume 11 No 1*, 77-90.
- Associates, C. (2011 (unmodified)). *General Plan Transit-Oriented Development Design Guidelines*.
- Auf, A. I., & Rukayah, S. (2015). PEMILIHAN PEDESTRIAN WAYS DITINJAU DARI PERSEPSI PENGGUNA DI KORIDOR JALAN GUNUNG SAHAR JAKARTA PUSAT. *MODUL 15(1)*.
- Belzer, D., & Autler, G. (2002). Transit Oriented Development: Moving From Rhetoric to Reality. *The Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy and The Great American Station Foundation*.
- Carlton, I. (2009). Histories of transit-oriented development of the TOD concept. *Institute of Urban & Regional Development*.
- Cervero, R., & Radisch, C. (1996). Travel choices in pedestrian versus automobile oriented neighborhoods. *Transport Policy*, 3(3), 127-141.
- Hillier, B., & Hanson, J. (1996). *The Social Logic of Space*. University College London: Bartlett School of Architecture and Planning.

- Hisan, D. (2012). Kajian Teori Pola Perilaku Bersirkulasi Diruang Terbuka (Pedestrian).
- Iswanto, D. (2003). *MENGKAJI FUNGSI KEAMANAN DAN KENYAMANAN BAGI PEJALAN KAKI DI JALUR PEDESTRIAN OFROTOAR) JALAN NGESREP TIMUR V SEMARANG (AICSES UTAMA KAMPUS UNDIPTALANG) A STUDY ON COMFORT AND SAFETY FUNCTION OF PEDESTRIAN WAYS OF JALAN NGESREP TIMUR V SEMARANG*. Doctoral dissertation, program Pascasarjana Universitas Diponegoro.
- ITDP. (2015). TOD Standard v2.1.
- Joga, N., & Antar, Y. (Juli - 2007). *Komedi Lenong: Satire Ruang Terbuka Hijau*. Gramedia Pustaka Utama.
- Journal of the Indonesia Infrastructure Initiative . (2014). *Prakarsa*.
- Karsono, B. (2015). Pengaruh Atribut Aksesibilitas dan Keakraban Fisik Ruang kepada Ikatan Tempat. *Prosiding Temu Ilmiah IPLBI*, B 089-B 094.
- Knoblauch, R. L., Pietrucha, M. T., & Nitzburg, M. (n.d.). Field Studies of Pedestrian Walking Speed and Start-Up Time. *Transportation Research Record 1538*.
- Kusbiantoro, B. S., Natalivan, P., & Aquarita, D. (2007). KEBUTUHAN DAN PELUANG PENGEMBANGAN FASILITAS PEDESTRIAN PADA SISTEM JALAN DI PERKOTAAN. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota Vol 18 No 2 Agustus*, 74-102.
- Listianto, T. I. (2006). *HUBUNGAN FUNGSI DAN KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN (STUDI KASUS JL. PAHLAWAN SEMARANG)*. Docyoral dissertation, program Pascasarjana Universitas Diponegoro.

- Panduri, R., & Suwandono, D. (2015). Perilaku Masyarakat dalam Penggunaan Jalur Pedestrian di Koridor Jalan Prof. H. Soedarto, S.H. *Jurnal Teknik PWK Volume 4 Nomor 2*.
- Purnomo, A., & Setiawan, M. F. (2016). TINGKAT KENYAMANAN JALUR PEDESTRIAN DI KAWASAN SIMPANG LIMA KOTA SEMARANG BERDASARKAN PERSEPSI PENGGUNA. *Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan*, 131-138.
- Putra, M. S. (2012). ANALISIS KARAKTERISTIK DAN AKTIVITAS PEDESTRIAN (STUDI KASUS). *Universitas Sumatera Utara*.
- Sanger, F. R. (2010). STRATEGI PENGENDALIAN FUNGSI PERMUKIMAN DI KAWASAN PEMUGARAN KEBAYORAN BARU. *Jurnal Planesa Volume 1, Nomor 2*.
- Schlossberg, M. &. (1887 (2004)). Comparing transit-oriented development sites by walkability indicators. *Transportation Research Record: Journal of the transportation research board 1887 (2004)*, 34-42.
- Siregar, J. P. (2014). Metodologi Dasar Space Syntax dalam Analisis Konfigurasi Ruang.
- (n.d.). *Transit Oriented Development (Kunci untuk Pemerataan Pembangunan dan Konektivitas ASEAN)*. THE 14th CENS U (Competition, Innovation (Seminar).
- Transit Oriented Development Best Practices Handbook. (2004). In T. C. Policy.
- Urban Desain (Elemen-elemen Pembentuk). (n.d.). *Mata Kuliah: Arsitektur Kota*.

(Halaman ini sengaja dikosongkan)

LAMPIRAN

Lampiran 1. Lampiran Kuisioner



PENGARUH JALUR PEDESTRIAN TERHADAP PERILAKU PEJALAN KAKI DI BLOK M JAKARTA BERDASARKAN KONEKTIVITAS LOKASI TRANSIT

Bapak Ibu/ Saudara/i yang saya hormati,

Sehubungan dengan penyusunan Tugas Akhir (skripsi), saya selaku mahasiswa Perencanaan Wilayah dan Kota ITS Surabaya akan melakukan penelitian berjudul **“Pengaruh Jalur Pedestrian Terhadap Perilaku Pejalan Kaki Di Blok M Jakarta Berdasarkan Konektivitas Lokasi Transit”**. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk: mengetahui pengaruh jalur pedestrian pada kawasan blok M Jakarta berdasarkan perilaku pengguna pejalan kaki MRT serta memperlihatkan tingkat konektivitas jalur pedestrian di kawasan titik transit. Untuk memenuhi kebutuhan data penelitian, saya memohon kesediaan dari Bapak/Ibu/Saudara/i untuk berkenan menjadi responden dan mengisi kuisioner berikut.

Saya sebagai peneliti akan menjamin kerahasiaan jawaban dan identitas Bapak/Ibu/Saudara/i serta jawaban yang diberikan yang diberikan hanya untuk keperluan data penelitian ini. Demikian permohonan ini, atas partisipasi Bapak/Ibu/Saudara/i saya ucapkan terima kasih.

Hormat Saya,

(Azzahra Adnina Namira Ginting)

IDENTITAS PENELITIAN

Nama Peneliti : Azzahra Adnina Namira Ginting
NRP : 3613100040
Jurusan : Perencanaan Wilayah dan Kota
Perguruan Tinggi : Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya
Kontak :08116150243/adzkagintings@gmail.com

IDENTITAS RESPONDEN**Nama Responden :****Alamat Lengkap :**

RT: RW:

Kelurahan:

Kode Pos:

Kota : Jakarta

**No Telpon Rumah/Kantor :
/HP****Alamat Email :****Pernyataan Responden**

Saya menyatakan bahwa wawancara ini telah dilaksanakan benar-benar sesuai dengan spesifikasi yang telah ditetapkan dan telah dilakukan dengan seseorang yang tidak saya kenal sebelumnya.

TTD Responden**IDENTITAS INTERVIEWER****Nama :
Interviewer****Waktu Interviwer****Tgl/Bln/Thn : Jam Mulai :****Lama Waktu : Jam Selesai :**

KUISIONER PENELITIAN

LEMBAR SCREENING RESPONDEN

Petunjuk

Lembar ini ditujukan untuk mengetahui apakah Anda responden yang tepat dalam kuisisioner penelitian ini. Pilihlah pilihan berikut sesuai dengan data diri Anda, serta ikuti petunjuk yang ada.

Pilihan “LANJUTKAN” menunjukkan Anda sebagai responden yang tepat untuk dimintai data dalam kuisisioner penelitian ini. Sedangkan, pilihan ”STOP & TK” menunjukkan Anda belum dapat menjadi responden dalam kuisisioner penelitian ini.

Tujuan: Menentukan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi jalur pedestrian terhadap perilaku pejalan kaki di Kawasan Blok M Jakarta

Kriteria Responden :

- Masyarakat yang menggunakan jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta

1. Apakah anda menggunakan jalur pedestrian di kawasan ini?

Ya	1	LANJUTKAN
Tidak	2	STOP & TK

LEMBAR KUISIONER

Petunjuk

Responden dapat menjawab pertanyaan berikut dengan memilih pilihan-pilihan yang sudah disediakan. Responden diharapkan dapat menjawab pertanyaan tersebut sesuai dengan data diri Anda saat ini.

Pertanyaan	Jawaban
Berapakah intensitas anda menggunakan jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta?	1. Tidak pernah/Sangat jarang 2. 1 kali dalam sebulan 2. 2-3 kali dalam sebulan 3. Lebih dari 3 kali dalam sebulan
Dalam satu hari, biasanya anda berjalan kaki di jalur pedestrian?	1. sering 2. jarang 3. 1-2 kali
Aktivitas apakah yang biasanya anda lakukan di Blok M?	1. transit (lewat saja) 2. bekerja 3. sekolah 4. berbelanja 5. jalan-jalan 6. beribadah 7. lainnya
Apakah saudara biasa berjalan kaki di jalur pedestrian apabila jarak <600 m?	1. ya, ke setiap tujuan 2. ya, ke beberapa tujuan 3. kadang-kadang 4. lainnya
Saat ini saudara dari mana?	1. rumah 2. kantor 3. sekolah 4. pertokoan 5. tempat ibadah 6. lainnya..

Dan menuju ke mana?	<ol style="list-style-type: none"> 1. rumah 2. kantor 3. sekolah 4. pertokoan 5. tempat ibadah 6. lainnya...
Berdasarkan semua jalur pedestrian di Blok M yang pernah saudara lalui, saudara memilih berjalan kaki pada waktu?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pagi 2. Siang 3. Sore 4. Malam
Untuk menuju ke suatu tempat, biasanya saudara akan..	<ol style="list-style-type: none"> 1. berjalan kaki 2. naik kendaraan umum (bis kota, angkutan kota, taxi, bajaj, ojek, kereta dalam kota) 3. mengendarai kendaraan pribadi (motor, monil yang lain..)
Apakah anda merasa nyaman menggunakan jalur pedestrian di Kawasan Blok M?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sangat Nyaman 2. Nyaman 3. Cukup 4. Tidak Nyaman 5. Sangat Tidak Nyaman
Apakah anda merasa aman menggunakan jalur pedestrian di Kawasan Blok M?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sangat Aman 2. Aman 3. Cukup 4. Tidak Aman 5. Sangat Tidak Aman
Menurut anda, apakah konektivitas jalur pedestrian di Kawasan Blok M sudah baik atau belum?	<ol style="list-style-type: none"> 1. Baik 2. Belum, karena....

(halaman ini sengaja dikosongkan)

(halaman ini sengaja dikosongkan)Lampiran 2. Hasil Kuisioner Menurut Responden Pejalan Kaki

Keterangan:

- Q1: Berapakah intensitas anda menggunakan jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta?
- Q2: Dalam satu hari, biasanya anda berjalan kaki di jalur pedestrian?
- Q3: Akitivitas apakah yang biasanya anda lakukan di Kawasan Blok M Jakarta?
- Q4: Apakah saudara biasa berjalan kaki di jalur pedestrian apabila jarak <600 m?

Kode Responden	Blok	Nama	Tempat Tinggal	Q1	Q2	Q3	Q4
1	1	Omega	Gudang Peluru	2-3 kali dalam sebulan	jarang	berbelanja	kadang-kadang
2	1	Aulia	Cianjur	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan
3	1	Anindita	Bekasi	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	kadang-kadang
4	1	Humaira	Cipete	2-3 kali dalam sebulan	jarang	bekerja	kadang-kadang

Kode Responden	Blok	Nama	Tempat Tinggal	Q1	Q2	Q3	Q4
5	1	Yesica	Kuningan Barat 4	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan
6	1	Ade	Bekasi	lebih dari 3 kali	sering	bekerja	ke beberapa tujuan
7	1	Krisna	Bogor	lebih dari 3 kali	sering	bekerja	ke setiap tujuan
8	1	Fitri	Peto Gugar	lebih dari 3 kali	sering	bekerja	ke setiap tujuan
9	1	Setiawan	Slipi	2-3 kali dalam sebulan	jarang	bekerja	ke beberapa tujuan
10	1	Nelvi	Hajigaji	lebih dari 3 kali	sering	bekerja	ke setiap tujuan

Kode Responden	Blok	Nama	Tempat Tinggal	Q1	Q2	Q3	Q4
11	1	Dana	Ciputat	2-3 kali dalam sebulan	jarang	berbelanja	ke beberapa tujuan
12	1	Puput	Radio Dalam	lebih dari 3 kali	sering	bekerja	ke setiap tujuan
13	1	Rika Andini	Hai Raden	lebih dari 3 kali	sering	berbelanja	ke setiap tujuan
14	1	Anisha	Cinere	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan
15	1	Johan	Pondok Labu	lebih dari 3 kali	sering	berbelanja	ke setiap tujuan
16	1	Citra	Jakarta Timur	2-3 kali dalam sebulan	jarang	transit	kadang-kadang
17	1	Sri	Kramat Jati	1 kali dalam sebulan	jarang	jalan-jalan	kadang-kadang

Kode Responden	Blok	Nama	Tempat Tinggal	Q1	Q2	Q3	Q4
18	1	Ratih	Bukit Duri	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan
19	1	Laras	Manggarai	lebih dari 3 kali	sering	bekerja	ke setiap tujuan
20	1	Masit	Sunda Kelapa	lebih dari 3 kali	sering	bekerja	ke setiap tujuan
21	1	Trina	Melawai	2-3 kali dalam sebulan	jarang	bekerja	kadang-kadang
22	1	Kurnina	Hang Tua	2-3 kali dalam sebulan	jarang	jalan-jalan	kadang-kadang
23	1	Dewi	BSD	2-3 kali dalam sebulan	jarang	jalan-jalan	kadang-kadang

Kode Responden	Blok	Nama	Tempat Tinggal	Q1	Q2	Q3	Q4
24	1	Davin	Jalan Sungai Sambas	2-3 kali dalam sebulan	jarang	transit	kadang-kadang
25	1	Kartika	Bekasi	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan
26	1	Ayu	Bogor	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan
27	1	Ega	Karawaci	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan
28	1	Ida	-	lebih dari 3 kali	sering	jalan-jalan	ke setiap tujuan
29	1	Firman	Jalan Guntur	1 kali dalam sebulan	jarang	beribadah	kadang-kadang

Kode Responden	Blok	Nama	Tempat Tinggal	Q1	Q2	Q3	Q4
30	1	Rina	Jalan Mendawai III	lebih dari 3 kali	sering	rumah	ke setiap tujuan
31	1	Nindia	Hasyim Jati	lebih dari 3 kali	sering	bekerja	ke setiap tujuan
32	1	Razak	Kyai Tapa	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan
33	1	Fitri	Tanjung Duren Raya	2-3 kali dalam sebulan	1-2 kali	beribadah	kadang-kadang
34	1	Lula	Sakti 2	2-3 kali dalam sebulan	1-2 kali	transit	kadang-kadang
35	1	Nelson	Kemanggisan	2-3 kali dalam sebulan	jarang	beribadah	kadang-kadang

Kode Responden	Blok	Nama	Tempat Tinggal	Q1	Q2	Q3	Q4
36	2	Hanny	Perdana	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan
37	2	Tesno	Peternakan Raya	1 kali dalam sebulan	jarang	jalan-jalan	kadang-kadang
38	2	Amanda	Pondok Jati	2-3 kali dalam sebulan	1-2 kali	sekolah	kadang-kadang
39	2	Caesar	tangerang	lebih dari 3 kali	sering	bekerja	ke setiap tujuan
40	2	Cesya	blok m	1 kali dalam sebulan	jarang	beribadah	kadang-kadang
41	2	Ulan	pondok indah	2-3 kali dalam sebulan	1-2 kali	sekolah	kadang-kadang
42	2	Pasya	tebet raya	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan

Kode Responden	Blok	Nama	Tempat Tinggal	Q1	Q2	Q3	Q4
43	2	Nikita	taman surya utama	2-3 kali dalam sebulan	1-2 kali	transit	kadang-kadang
44	2	Bela	jalan sampit	2-3 kali dalam sebulan	jarang	beribadah	kadang-kadang
45	2	Heni		lebih dari 3 kali	sering	bekerja	ke setiap tujuan
46	2	Ramon	mampang	1 kali dalam sebulan	jarang	berbelanja	kadang-kadang
47	2	Dion	pantai indah selatan	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan
48	2	Vika	bekasi	2-3 kali dalam sebulan	1-2 kali	jalan-jalan	kadang-kadang

Kode Responden	Blok	Nama	Tempat Tinggal	Q1	Q2	Q3	Q4
49	2	Nanay	taman patraa	lebih dari 3 kali	sering	bekerja	ke setiap tujuan
50	2	Ninda		lebih dari 3 kali	sering	bekerja	ke setiap tujuan
51	2	Grace	Jalan Langsung	1 kali dalam sebulan	jarang	transit	kadang-kadang
52	2	Timothy	jakarta barat	2-3 kali dalam sebulan	jarang	sekolah	kadang-kadang
53	2	Laura	kemang	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan
54	2	Ucok	kebon kacang	2-3 kali dalam sebulan	1-2 kali	bekerja	kadang-kadang
55	2	Michel	kalibata	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan

Kode Responden	Blok	Nama	Tempat Tinggal	Q1	Q2	Q3	Q4
56	2	Icel	tangerang	2-3 kali dalam sebulan	1-2 kali	jalan-jalan	kadang-kadang
57	2	Jessy	jalan kerinci	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan
58	2	Nanda	veteran	1 kali dalam sebulan	jarang	transit	kadang-kadang
59	2	Maura	sawo manila	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan
60	2	Tono	hang tua	lebih dari 3 kali	sering	bekerja	ke setiap tujuan
61	2	Iyas	gang mawar blok e	1 kali dalam sebulan	jarang	transit	kadang-kadang

Kode Responden	Blok	Nama	Tempat Tinggal	Q1	Q2	Q3	Q4
62	3	Niza		2-3 kali dalam sebulan	jarang	jalan-jalan	kadang-kadang
63	3	Riva	tambun	2-3 kali dalam sebulan	jarang	jalan-jalan	kadang-kadang
64	3	Nina	pengadegan utara	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan
65	3	Reni	-	lebih dari 3 kali	sering	rumah	ke setiap tujuan
66	3	Indah	tebet	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan
67	3	Reza	pancoran	2-3 kali dalam sebulan	jarang	bekerja	kadang-kadang
68	3	Windy	jaksel	1 kali dalam sebulan	jarang	transit	kadang-kadang

Kode Responden	Blok	Nama	Tempat Tinggal	Q1	Q2	Q3	Q4
69	3	Golda	kerinci 3	2-3 kali dalam sebulan	1-2 kali	beribadah	kadang-kadang
70	3	Maria	simatupang	2-3 kali dalam sebulan	jarang	rumah	kadang-kadang
71	3	Akbar	wijaya 1	2-3 kali dalam sebulan	1-2 kali	jalan-jalan	kadang-kadang
72	3	Ibti	ragunan	1 kali dalam sebulan	jarang	sekolah	kadang-kadang
73	3	Erwin	tangsel	lebih dari 3 kali	sering	bekerja	ke setiap tujuan
74	3	Endang	cipaku 4	lebih dari 3 kali	sering	bekerja	ke setiap tujuan

Kode Responden	Blok	Nama	Tempat Tinggal	Q1	Q2	Q3	Q4
75	3	Jessica	radio 5	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan
76	3	Murni	cisanggiri	lebih dari 3 kali	sering	rumah	ke setiap tujuan
77	3	Andra	-	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan
78	3	Jessica	jalan tebah	1 kali dalam sebulan	jarang	jalan-jalan	kadang-kadang
79	3	Kurniawan	jalan rambai	2-3 kali dalam sebulan	jarang	jalan-jalan	kadang-kadang
80	3	Yudi	-	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan
81	3	Nindia	-	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan

Kode Responden	Blok	Nama	Tempat Tinggal	Q1	Q2	Q3	Q4
82	3	Laura	bsd	1 kali dalam sebulan	jarang	berbelanja	kadang-kadang
83	3	Nur	-	2-3 kali dalam sebulan	jarang	beribadah	kadang-kadang
84	3	Aisyah	jalan surya wijaya	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan
85	3	Rika		lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan
86	3	Kurnia	bsd	lebih dari 3 kali	sering	bekerja	ke setiap tujuan
87	3	Nisa	pondok jati	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan

Kode Responden	Blok	Nama	Tempat Tinggal	Q1	Q2	Q3	Q4
88	3	Lintang	daerah ratu kemuning	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan
89	3	Azis	sriwijaya raya	2-3 kali dalam sebulan	jarang	transit	kadang-kadang
90	3	Adi	-	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan
91	3	Ulis	setiabudi	2-3 kali dalam sebulan	jarang	jalan-jalan	kadang-kadang
92	3	Nesya	kuningan	2-3 kali dalam sebulan	1-2 kali	jalan-jalan	kadang-kadang
93	3	Sari	-	2-3 kali dalam sebulan	jarang	rumah	kadang-kadang

Kode Responden	Blok	Nama	Tempat Tinggal	Q1	Q2	Q3	Q4
94	3	Nadia	hayam muruk	lebih dari 3 kali	sering	bekerja	ke setiap tujuan
95	3	Dara	jaksel	lebih dari 3 kali	sering	rumah	ke setiap tujuan
96	3	Farida	daerah kemang	lebih dari 3 kali	sering	sekolah	ke setiap tujuan

Lampiran 3. Hasil Kuisioner Menurut Responden Pejalan Kaki

Keterangan:

- Q5: Saat ini saudara dari mana?
- Q6: Dan menuju ke mana?
- Q7: Berdasarkan semua jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta yang pernah saudara lalui, saudara memilih berjaalan kaki pada waktu?
- Q8: Untuk menuju ke suatu tempat, biasanya saudara akan..
- Q9: Apakah anda merasa nyaman menggunakan jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta?
- Q10: Apakah anda merasa aman menggunakan jalur pedestrian di Kawasan Blok M Jakarta?
- Q11: Menurut anda, apakah konektivitas jalur pedestrian di Kawasan Blok M sudah baik atau belum? Kalau belum, alasannya..

Kode Responden	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11
1	rumah	pertokoan	sore	berjalan kaki	cukup	cukup	baik
2	sekolah	terminal	siang	berjalan kaki	cukup	cukup	belum, karena akses jalur pedestrian di ada tetapi tidak gampang di akses karena pkl-pkl & rusaknya jalur pejalan kaki
3	sekolah	terminal	sore	berjalan kaki	cukup	aman	belum, konektivitas jalurnya tidak seimbang dari arah tempat saya sekolah ke daerah terminal

Kode Responden	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11
4	rumah	kantor	pagi	berjalan kaki	cukup	cukup	tidak, saya sering memakai jalur mobil karena tidak ada akses jalur pedestrian
5	sekolah	pertokoan	siang	berjalan kaki	tidak nyaman	aman	belum, jalur pedestriannya loh tidak disediakan
6	rumah	kantor	siang	berjalan kaki	nyaman	aman	baik
7	kantor	pertokoan	siang	berjalan kaki	cukup	cukup	belum, konektivitasnya sebenarnya sudah tersedia tetapi jalur pedestrian yang susah untuk di akses karena

Kode Responden	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11
							banyak pkl dan motor
8	pertokoan	kantor	pagi	berjalan kaki	cukup	aman	Baik
9	terminal	kantor	siang	berjalan kaki	cukup	aman	baik
10	terminal	kantor	sore	berjalan kaki	nyaman	cukup	belum, di daerah tidak semuanya terdapat jalur pedestrian sehingga konektivitasnya kurang
11	sekolah	pertokoan	siang	berjalan kaki	tidak nyaman	aman	baik
12	pertokoan	kantor	sore	berjalan kaki	nyaman	aman	baik

Kode Responden	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11
13	sekolah	pertokoan	sore	berjalan kaki	nyaman	cukup	belum, susah jalur pedestrian disini. Nyebrang aja susah, tidak gampang di akses
14	sekolah	pertokoan	sore	berjalan kaki	tidak nyaman	aman	belum, akses jalur pejalan kaki susah karena banyak motor yang parkir jadi kalau ditanya konektivitas sih ya dari satu ke tempat lain berkonektivitas hanya saja jalurnya yang susah di akses

Kode Responden	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11
15	terminal	rumah	sore	berjalan kaki	tidak nyaman	aman	baik
16	sekolah	rumah	sore	berjalan kaki	tidak nyaman	cukup	belum, agak susah
17	rumah	pertokoan	siang	berjalan kaki	tidak nyaman	aman	belum, banyak pkl
18	terminal	sekolah	pagi	berjalan kaki	nyaman	aman	baik
19	terminal	bekerja	siang	berjalan kaki	nyaman	cukup	baik
20	kantor	terminal	siang	berjalan kaki	cukup	cukup	belum, kantor saya sebenarnya dekat terminal tetapi jalanannya jelek
21	pertokoan	kantor	sore	berjalan kaki	cukup	aman	baik

Kode Responden	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11
22	mall	terminal	pagi	berjalan kaki	cukup	cukup	belum, karena sempit suka ada motor
23	sekolah	rumah	siang	berjalan kaki	nyaman	cukup	baik
24	terminal	rumah	siang	berjalan kaki	cukup	aman	baik
25	sekolah	mall	siang	berjalan kaki	tidak nyaman	aman	belum, karena kalau ke akses dari sini ke sekolah suka susah jalannya, banyak motor sama pedagang
26	sekolah	terminal	pagi	berjalan kaki	sangat nyaman	cukup	baik

Kode Responden	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11
27	mall	terminal	pagi	berjalan kaki	cukup	cukup	belum, ya namanya blok m dari dulu juga gini-gini aja. Janji di benerin dari kapan tau malah sekarang ya ga juga
28	pertokoan	terminal	sore	berjalan kaki	tidak nyaman	aman	belum, ya susah lah saya setiap hari jalan kaki karena saya kerja di plaza blok m jalannya berebutan sama
29	tempah ibadah	rumah	pagi	berjalan kaki	nyaman	cukup	baik

Kode Responden	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11
30	kantor	rumah	siang	berjalan kaki	cukup	cukup	belum, lumayan jauh sih dan susah jalan di kawasan ini apalagi banyak pembangunan
31	kantor	rumah	pagi	berjalan kaki	cukup	aman	baik
32	rumah	sekolah	siang	berjalan kaki	nyaman	cukup	baik
33	rumah	tempat ibadah	siang	berjalan kaki	nyaman	aman	baik
34	terminal	kantor	sore	berjalan kaki	nyaman	aman	baik
35	tempah ibadah	mall	siang	berjalan kaki	nyaman	aman	baik
36	sekolah	terminal	sore	berjalan kaki	nyaman	cukup	baik
37	pertokoan	rumah	siang	berjalan kaki	nyaman	cukup	baik

Kode Responden	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11
38	sekolah	rumah	siang	berjalan kaki	nyaman	aman	baik
39	kantor	rumah	siang	berjalan kaki	cukup	aman	baik
40	rumah	tempat ibadah	siang	berjalan kaki	cukup	cukup	belum, saya jarang gunain jalur pejalan kaki karena males gak ada jalu pedestrian yang ada. Ada yang engga, kalau naik uber saya langsung di tempat tujuan
41	sekolah	rumah	siang	berjalan kaki	cukup	aman	baik
42	sekolah	terminal	siang	berjalan kaki	cukup	aman	baik

Kode Responden	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11
43	terminal	rumah	sore	berjalan kaki	cukup	cukup	belum, sebenarnya enak jalan kaki di sini karena mudah cuman kalau keluar terminal susah
44	rumah	tempat ibadah	pagi	berjalan kaki	tidak nyaman	cukup	belum, lihat saja ini di depan gereja jelek jalurnya malas utk gunakan
45	kantor	pertokoan	pagi	berjalan kaki	sangat tidak nyaman	aman	belum, banyak yang rusak jadi akses pejalan kaki gak gampang
46	rumah	mall	siang	berjalan kaki	cukup	cukup	belum, aksesnya susah

Kode Responden	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11
47	sekolah	pertokoan	pagi	berjalan kaki	nyaman	aman	baik
48	pertokoan	terminal	pagi	berjalan kaki	nyaman	aman	baik
49	pertokoan	kantor	sore	berjalan kaki	cukup	cukup	belum, biasa aja lah kalau masalah konektivitas gak bagus banget
50	pertokoan	kantor	pagi	berjalan kaki	nyaman	aman	baik
51	rumah	terminal	siang	berjalan kaki	cukup	aman	baik
52	sekolah	terminal	pagi	berjalan kaki	cukup	aman	belum, ya semenjak banyak pembangunan banyak jalur yang hilang

Kode Responden	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11
53	sekolah	terminal	siang	berjalan kaki	nyaman	cukup	baik
54	pertokoan	terminal	sore	berjalan kaki	nyaman	cukup	baik

Kode Responden	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11
55	sekolah	pertokoan	pagi	berjalan kaki	sangat tidak nyaman	cukup	belum, cukup susah untuk jalan di daerah sini mungkin karena pejalan kaki harus ngalah. Apalagi pulang sekolah, sekolah saya malah jalur pejalan kaki di gunakan sama pedagang, ya pemerintah juga mendukung sih orang jualan disini gak dimarahin. padahal bagi

Kode Responden	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11
							<p>saya yang sering jalan kaki di blok m ini ngerasa rugi dengan kurangnya akses jalur pejalan kaki. Kalau dilihat disini ada plang jalur pedestrian loh tapi yang di atas itu malah pedagang kan. Makanya akses saya dari sekolah ke mana-mana susah</p>
56	terminal	pertokoan	pagi	berjalan kaki	cukup	aman	baik

Kode Responden	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11
57	sekolah	rumah	sore	berjalan kaki	cukup	cukup	belum, karena akses jalan dari sekolah ke rumah harus beradu sama motor yang parkir
58	terminal	mall	sore	berjalan kaki	cukup	cukup	belum, standart lah
59	rumah	sekolah	siang	berjalan kaki	cukup	cukup	belum
60	pertokoan	kantor	pagi	berjalan kaki	cukup	aman	baik
61	rumah	terminal (ganti bus)	sore	berjalan kaki	cukup	cukup	belum, akses ketempat tujuan saya jauh. Capek jalan kaki.
62	rumah	mall	siang	berjalan kaki	nyaman	aman	baik

Kode Responden	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11
63	rumah	mall	pagi	berjalan kaki	nyaman	cukup	baik
64	sekolah	terminal	pagi	berjalan kaki	nyaman	aman	baik
65	pertokoan	rumah	siang	berjalan kaki	nyaman	aman	baik
66	mall	sekolah	siang	berjalan kaki	nyaman	aman	baik
67	kantor	terminal	siang	berjalan kaki	cukup	aman	belum, gojek2 suka mangkal di jalur pejalan kaki akhirnya saya gunakan jalur lain. Ya saya ngalah sama yang parkir.
68	terminal	pertokoan	siang	berjalan kaki	cukup	aman	belum, karena disini tidak di beri orang untuk nyebrang

Kode Responden	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11
							kan bikin susah pejalan kaki
69	terminal	tempat ibadah	sore	berjalan kaki	sangat nyaman	cukup	baik
70	rumah	terminal	pagi	berjalan kaki	nyaman	aman	baik
71	rumah	mall	siang	berjalan kaki	nyaman	aman	baik
72	rumah	sekolah	pagi	berjalan kaki	nyaman	aman	baik
73	kantor	supermarket	pagi	berjalan kaki	cukup	cukup	belum, sebenarnya cukup bagus tetapi tidak semuanya sudah bagus dan terlayani
74	kantor	terminal	siang	berjalan kaki	nyaman	aman	baik

Kode Responden	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11
75	sekolah	supermarket	siang	berjalan kaki	sangat nyaman	aman	baik
76	terminal	rumah	siang	berjalan kaki	sangat nyaman	cukup	baik
77	sekolah	pertokoan	sore	berjalan kaki	nyaman	cukup	baik
78	supermarket	terminal	siang	berjalan kaki	cukup	aman	baik
79	mall	rumah	siang	berjalan kaki	cukup	aman	belum, biasa biasa aja
80	sekolah	rumah	pagi	berjalan kaki	nyaman	cukup	baik
81	terminal	rumah	sore	berjalan kaki	nyaman	cukup	baik
82	rumah	supermarket	sore	berjalan kaki	nyaman	aman	baik

Kode Responden	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11
83	rumah	tempat ibadah	pagi	berjalan kaki	cukup	aman	belum, nih jalan masih jelek banget susah ya akses kemana2. kalau tidak beribadah ke daerah sini pasti saya malas jalan mending naik kendaraan umum
84	pertokoan	terminal	siang	berjalan kaki	cukup	aman	baik
85	mall	terminal	siang	berjalan kaki	nyaman	cukup	baik
86	pertokoan	kantor	sore	berjalan kaki	cukup	cukup	belum, gak nyaman sih jadinya kalau jalan di daerah

Kode Responden	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11
							sini tuh males tetapi gak ada pilihan lain selain jalan ya di nikmatin aja
87	mall	rumah	pagi	berjalan kaki	nyaman	aman	baik
88	sekolah	rumah	pagi	berjalan kaki	cukup	cukup	belum, karena apa ya.. Jalan disini beda2, ada bagus, ada jelek. Kalau jelek yang bikin susah untuk di akses
89	supermarket	terminal	siang	berjalan kaki	cukup	cukup	belum
90	terminal	sekolah	sore	berjalan kaki	nyaman	cukup	baik
91	pertokoan	terminal	pagi	berjalan kaki	nyaman	aman	baik

Kode Responden	Q5	Q6	Q7	Q8	Q9	Q10	Q11
92	rumah	mall	sore	berjalan kaki	nyaman	aman	baik
93	terminal	rumah	siang	berjalan kaki	nyaman	aman	baik
94	kantor	pertokoan	siang	berjalan kaki	nyaman	aman	baik
95	supermarket	rumah	siang	berjalan kaki	nyaman	cukup	baik
96	sekolah	terminal	sore	berjalan kaki	nyaman	aman	baik

Lampiran 4. Lampiran waktu tempuh dan jarak tempuh setiap sub-blok.

Blok	Kode Sub-Blok	Waktu Tempuh (Menit)	Jarak Tempuh (Meter)
Blok 1	1.01	7	550
Blok 1	1.02	6	450
Blok 1	1.03	5	400
Blok 1	1.04	4	350
Blok 1	1.05	4	350
Blok 1	1.06	4	350
Blok 1	1.07	5	400
Blok 1	1.08	6	450
Blok 1	1.09	6	500
Blok 1	1.10	3	300
Blok 1	1.11	3	250
Blok 1	1.12	4	300
Blok 1	1.13	4	350
Blok 1	1.14	5	400
Blok 2	2.01	6	450
Blok 2	2.02	7	550
Blok 2	2.03	10	750
Blok 2	2.04	9	700
Blok 2	2.05	8	550
Blok 2	2.06	7	500
Blok 2	2.07	8	600
Blok 2	2.08	2	200
Blok 3	3.01	6	500
Blok 3	3.02	4	350

Blok	Kode Sub-Blok	Waktu Tempuh (Menit)	Jarak Tempuh (Meter)
Blok 3	3.03	3	300
Blok 3	3.04	4	350
Blok 3	3.05	2	100
Blok 3	3.06	3	200
Blok 3	3.07	4	350
Blok 3	3.08	6	500
Blok 3	3.09	7	600
Blok 3	3.10	6	450
Blok 3	3.11	7	600
Blok 3	3.12	7	600
Blok 3	3.13	4	350
Blok 3	3.14	3	300
Blok 3	3.15	2	150
Blok 3	3.16	2	200
Blok 3	3.17	3	270
Blok 3	3.18	3	250

BIODATA PENULIS



Penulis dilahirkan di Medan, 26 April 1995, merupakan anak kedua dari 2 bersaudara. Penulis telah menempuh pendidikan formal yaitu di TK Mandiri Medan, SD Sutomo 1, SMP Sutomo 1, dan SMA Sutomo 1. Setelah lulus dari SMA tahun 2013, penulis diterima di Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota FTSP-ITS pada tahun 2013 dan terdaftar dengan NRP. 3613100040.

Pada tahun 2013, penulis sempat menjadi staff

Departemen Pengembangan Sumber Daya Mahasiswa di Himpunan Mahasiswa Planologi ITS (HMPL ITS) serta menjadi Staff of OGCDP (Outgoing Exchange-Global Community Development Programme) AIESEC Surabaya. Selain itu penulis juga aktif mengikuti beberapa pelatihan manajerial seperti LKMM Pra TD 2013, dan LKMM TD 2013. Selama menjadi mahasiswa, penulis aktif sebagai panitia beberapa acara di tingkat jurusan, institut, maupun nasional serta menjadi International Trainer Grow Project 2016 di Iasi, Romania dan pernah mengikuti kerja praktek di PT. MRT Jakarta pada tahun 2016. Penulis dapat dihubungkan di email: adzkgintings@gmail.com